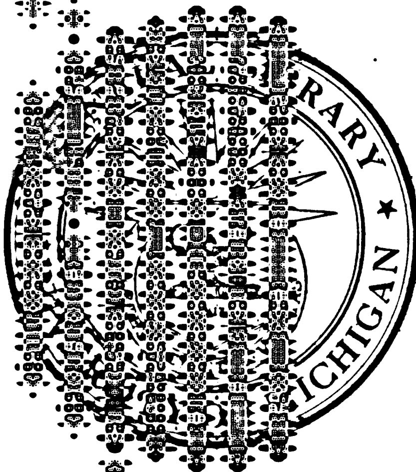
rt

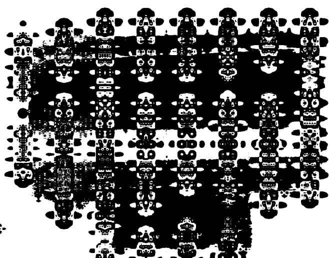
ORDKAP.

Eckerth.

A. Heilmann

(Th. Gruſs.)





Auf der Fahrt

zum

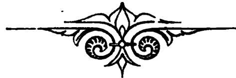
NORDKAP.

Reisebilder aus Norwegen

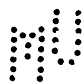
von

W. ECKERTH.

Mit 15 Illustrationen und 8 Karten.



PRAG.
Verlag von H. DOMINICUS (Th. Gruss).
1894.



Druck von Gebrüder Stiepel in Reichenberg.

Meiner FRAU gewidmet.

VORWORT.

Wem Gott will rechte Gunst erweisen,
Den schickt er in die weite Welt.

(Eichendorff.)

EINLEITUNG.

Es möge mir gestattet sein, den nachfolgenden Reisebildern einen kurzen Abriss des Weges voranzustellen, der mich im Juni des Jahres 1891 bis in den äußersten Norden von Europa geführt hat.

Ich war von meiner Frau und Tochter begleitet. Wir reisten am 1. Juni von Prag ab, verweilten in Leipzig und Hamburg und kamen am 6. Juni vormittags nach Kiel. Hier schifften wir uns auf dem schwedischen Postdampfer „Diana" ein und langten nach 22stündiger Fahrt in Gothenburg an.

Die Fahrt auf der Ostsee und dem großen Belt, die wir bei Tage zurücklegten, war vom Wetter und vom Meere außerordentlich begünstigt und gehört zu den angenehmsten Erinnerungen unserer Reise.

Von Gothenburg fuhren wir mit der Bahn nach Trollhättan, wo wir die berühmten Wasserfälle und Schleusen-Anlagen in Augenschein nahmen und von wo wir dann unseren Weg nach Christiania fortsetzten, in welcher Stadt wir am 9. Juni abends eintrafen.

Hier erst entschloss ich mich, die Reise bis zum Nordkap auszudehnen, da ich bei Berg-Hansen, dem Vertreter der beiden norwegischen Schiffsgesellschaften, deren Dampfer zum Nordkap gehen, eben noch eine Kajüte für meine Frau und Tochter und einen annehmbaren Platz für mich auf dem Nordlands-Dampfer „Kong Harald" erhielt, der am 19. Juni von Bergen abgehen sollte.

Dadurch war Richtung und Zeitdauer unserer weiteren Fahrt bestimmt, weil wir jedenfalls rechtzeitig in Bergen eintreffen mussten.

Ich wählte, um diese Stadt von Christiania aus zu erreichen, den Landweg, welcher durch das Valdersthal, über das Fillefjeld und durch das Lärdal nach Lärdalsören führt, von wo man dann über den Sognefjord und durch das Närödal nach Stahlheim und weiter nach Vossevangen gelangt, welch letzterer Ort mit Bergen durch eine Schmalspurbahn verbunden ist.

Wir reisten am 12. Juni von Christiania ab und fuhren zunächst mit der schmalspurigen Westbahn über Drammen bis zum Randsfjord, einem 70 Kilometer langen See, den wir auf einem Dampfschiff seiner ganzen Länge nach übersetzten, um nach Odnäs zu kommen, von wo aus die Fahrt nach Lärdalsören zu Wagen fortgesetzt werden musste.

Am 14. Juni abends wurden wir bei Skogstad (574 *m*) durch einen starken Schneefall überrascht und langten am 15. mittags in Nystuen (1004 *m*) auf dem Fillefjeld an, wo die Seen noch zugefroren waren und der Winterschnee erst an wenigen Stellen auszuapern begann.

Am 16. Juni kamen wir nach Lärdalsören und machten am folgenden Tage die wundervolle Fahrt zu Schiffe durch den Näröfjord und zu Wagen durch das Närödal nach Stahlheim, von wo wir am nächsten Mittag nach Vossevangen gelangten und abends in Bergen eintrafen.

Am 19. Juni abends giengen wir an Bord des „Kong Harald" und das nächste Ziel unserer Seereise war die alte Königstadt Drontheim. Die Fahrt währte zwei Nächte und einen Tag, so dass wir Sonntag, den 21. Juni nach Drontheim kamen, woselbst wir bis Montag abends verblieben.

Montag abends, am 22. Juni, also gerade zur Zeit der längsten Tage im Jahre, begann die eigentliche Nordlandsfahrt. Wir waren am 23. früh in Namsos, überschritten um Mitternacht den Polarkreis und gelangten am 24. früh nach Bodö. Nun folgte die Überquerung des Vestfjordes und die herrliche Rundfahrt zwischen den Lofoten und Vesterålen. Am 25. vormittags waren wir in Tromsö, am 26. früh in Hammerfest und an demselben Tage vor Mitternacht am Nordkap.

Auf der Rückreise kamen wir am 27. Juni wieder nach Hammerfest, waren am 28. in Tromsö, am 29. im Holandsfjord am Fuße des Svartisgletschers und Dienstag, den 30. Juni früh in Drontheim.

Die eigentliche Nordlandsfahrt, von Drontheim zum Nordkap und zurück nach Drontheim, hatte demnach von Montag, dem 22. abends bis Dienstag, den 30. Juni früh, also 7 Tage und 8 Nächte gedauert.

Von Drontheim fuhren wir am 1. Juli abends mit der Bahn nach Christiania zurück und begaben uns am 3. Juli auf die Heimreise, die wir über Kopenhagen, Gejdser-Warnemünde und Berlin ausführten, so dass wir am 8. Juli morgens in Prag eintrafen.

Die ganze Reise hatte 38 Tage in Anspruch genommen und erstreckte sich über 21 Breitegrade, von 50° 5′ bis 71° 10′ nördl. Breite.

Wir legten während derselben 7000 Kilometer Entfernungen zurück u. zw. 3313 Kilometer in Eisenbahnwagen, 3425 Kilometer zu Schiffe und 280 Kilometer zu Wagen.

Dabei brachten wir 96 Stunden oder 5 Tage und 3 Nächte im Eisenbahnwagen, 10 Tage und 11 Nächte auf Dampfschiffen und 5 Tage im Wagen zu.



I.

Quer durch das Land.

Von Christiania nach Lärdalsören.

Wege von Christiania nach Lärdalsören.

Wenn man von Christiania über Land nach Lärdalsören gelangen will, kann man den Weg entweder durch das Hallingdal oder durch Valders nehmen.

In beiden Fällen verlässt man die norwegische Hauptstadt mit der Westbahn und benutzt von Drammen ab den zum Randsfjord führenden Flügel dieser Schmalspurbahn.

Wer durch das Hallingdal reisen will, übersteigt in Vikersund auf die Zweigbahn, welche nach Kröderen, am Südende des Kröderen-Sees, führt. Von hier setzt ihn ein Dampfboot zum nördlichen Ende des Sees über, wo er bei Gulsvik die Hallingdal-Straße erreicht. Diese Straße zieht durch das untere Hallingdal und durch das Hemsedal zum Hochlande hinan (Hemsedalfjeld), überschreitet dasselbe in einer Höhe von 1155 *m* und senkt sich dann zum Lärdal nieder, in welchem sie bei Börlaug auf die Valders-Straße trifft.

Wer dagegen den Weg durch Valders nehmen will, bedient sich der Bahn entweder bis Heen oder bis Randsfjord.

Im ersteren Falle bringt ihn ein Dampfschiff über den Spirillen-See an die Straße, die im Thale der Bägna (Aurdal) nach Frydenlund führt.

In letzterem Falle besteigt er den Dampfer in Randsfjord, am Südende des Randsfjordes, landet in Odnäs, am Nordende des Sees, und folgt der Straße, die ihn aus dem Thale der Etna über den Tonsås in das Aurdal bringt, wo die beiden Wege nach Valders, kurz vor Frydenlund, zusammentreffen.

Der Straßenzug, der durch Valders zum Hochlande (Fillefjeld) hinansteigt, überschreitet dasselbe in einer Höhe von 1004 *m* und geht durch das Lärdal hinab nach Lärdalsören.

Wenn die Reise von Christiania nach Lärdalsören durch das Hallingdal bewirkt wird, so setzt sie sich aus

122 *km* Eisenbahnfahrt, 38 *km* Dampfbootfahrt und 184 *km* Wagenfahrt

zusammen; wird der Weg dagegen durch Valders genommen, so sind bei der Richtung über den Spirillen-See

131 *km* mittelst Eisenbahn, 56 *km* zu Schiffe und 225 *km* zu Wagen,

bei der Richtung über den Randsfjord

142 *km* mittelst Eisenbahn, 70 *km* zu Schiffe und 232 *km* zu Wagen

zurückzulegen.

Der Weg durch das Hallingdal ist demnach kürzer als der Weg durch Valders; aber der große Strom der Reisenden zieht es dennoch vor, auf dem längeren Wege vom Christianiafjord zum Sognefjorde zu gelangen, weil Valders die bessere Straße besitzt, zuverlässigere und bequemere Reisegelegenheiten darbietet, vorzügliche Unterkunft und Verpflegung gewährt und außerdem Landschaften von großer Schönheit und norwegischer Eigenart aufweiset.

Reise-Vorbereitungen.

Auch in meinem Reiseplan war für die Fahrt von Christiania nach Lärdalsören die Richtung durch das Valdersthal vorgesehen. Auf Bädeker gestützt, hatte ich bei der Strecke Odnäs-Lärdalsören die Bemerkung „Im besonderen Wagen“ angefügt, dieselbe aber wieder gestrichen, weil ein Freund in Hamburg mir versichert hatte, dass die Beförderung in den gut gehaltenen, nur von vier Personen benutzten Diligence-Wagen, die infolge regelmäßigen Pferdewechsels sehr schnell zu fahren vermögen, der Reise in einem besonderen Miethwagen vorzuziehen sei.

„Außerdem“, erklärte mein Berather weiter, „brauchen Sie, wenn Sie der Diligence sich bedienen, welche feste Stationen für Mittags- und Nachtruhe hat, weder um Unterkunft, noch Verpflegung besorgt zu sein, da die Unternehmung den Haltestellen über die Zahl der Reisenden, die unterwegs sind, Mittheilung

macht, so dass letztere bei ihrer Ankunft alles zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse bereit finden."

Diese Auseinandersetzungen waren überzeugend für mich gewesen und ich wandte mich daher am 11. Juni an Herrn Oberhöfer, den Portier unseres Hôtels in Christiania mit der Frage, ob er in der Lage sei, mir für den 13. Juni einen Wagen der Diligence-Unternehmung zur Fahrt von Odnäs nach Lärdalsören zu sichern. Herr Oberhöfer, ein geborener Oberösterreicher, den das Schicksal nach Norwegen verschlagen hat, war als Landsmann ganz besonders bemüht, mir gefällig zu sein, zuckte aber diesmal bedauernd mit den Schultern und erwiderte: „Es thut mir leid, aber die Diligence können Sie jetzt noch nicht benützen, weil dieselbe ihren Verkehr erst anfangs Juli eröffnen wird."

Durch diese Antwort wurden die angenehmen Vorstellungen, die ich mir über den Verlauf unserer Landreise gemacht hatte, vollständig zerstört und Herr Oberhöfer mochte wohl die Enttäuschung in meinen Mienen lesen, denn er fügte hinzu: „Für die Diligence sind überhaupt selten Plätze zu erhalten, weil dieselben meist von Bennetts Touristbureau in Anspruch genommen werden. Sie können aber in einem besonderen Miethwagen viel angenehmer als mit der Diligence fahren, wenn Sie gestatten, dass ich Ihnen einen Begleiter mitgebe, der Sie aller Verlegenheiten, die Ihnen aus der Nichtkenntnis des Norwegischen etwa erwachsen könnten, enthebt."

Die vorgeschlagene Art zu reisen war von mir zwar nicht in Betracht gezogen worden, aber die Annehmlichkeit, aller kleinlichen Reisesorgen enthoben zu sein, erschien mir so verlockend, dass ich ohne Zögern auf das Anbot des umsichtigen Landsmannes eingieng.

„Es ist gerade", erklärte dieser weiter, „Herr Schmidt frei, ein geborener Hamburger, der sehr gut norwegisch und englisch spricht, ich werde ihn zu Ihnen schicken."

Nach einer Stunde erschien Herr Schmidt bei mir und wir setzten unter Zuhilfenahme von „Norges Communikationer", die ich mir inzwischen beschafft hatte, unsern Reiseplan im Einzelnen fest.

„Es ist besser, wir fahren über den Randsfjord“, entschied der neue Reisemarschall, „weil wir in Odnäs sicher einen bequemen, viersitzigen Wagen bekommen, auf dem Wege über den Spirillen-See aber nicht darauf rechnen können.

Da der „Hurtigtog“ der Westbahn nach Drammen und Randsfjord um acht Uhr früh abgieng, so wurde unsere Abfahrt vom Hôtel für den nächsten Tag schlag halb acht festgesetzt.

Als wir am 12. Juni pünktlich zu dieser Zeit vor den Gasthof traten, stand der Hôtelwagen schon bereit. Unser Gepäck, das auf zwei kleine Handkoffer und drei Plaidrollen beschränkt werden musste, wurde eben verladen; nichts fehlte, als unser Reisebegleiter, der noch nicht erschienen war.

„Armer Papa!“ meinte meine Tochter, „Du wirst Dich am Ende jetzt nicht bloß um unsere Weiterbeförderung zu kümmern haben, sondern auch noch besorgt sein müssen, dass wir Herrn Schmidt mit fortbringen!“

In Norwegen, dem Lande ruhiger Gelassenheit, lässt man sich aber Hast und Eile nicht gerne anmerken und ich wartete deshalb gleichmüthig bis der Säumige, noch an seinem Frühstücksbrote kauend, erschien und der Wagen endlich abfahren konnte. Aber wir hatten kaum den Eidsvoldsplatz überquert, als Herr Schmidt mit der Bemerkung, dass er etwas vergessen, wieder vom Wagen sprang und zurücklief. Wir fuhren langsamer, wurden aber trotzdem erst kurz vor dem Bahnhofe von unserem Reisebegleiter eingeholt, der mit vergnügtem Gesichte ein Paket in der Hand schwang.

„Das ist ein Stück Wachsleinwand, die ich in Odnäs über die Koffer schnallen werde, damit sie durch Regen und Staub nicht leiden“, erklärte er uns, „bei dem frühen Aufbruch hätte ich beinahe darauf vergessen.“

Die Eisenbahn Christiania-Drammen-Randsfjord.

Die schmalspurige Westbahn, welche die hügelige Halbinsel Hurum überquert, die den Christianiafjord vom Dramenfjord trennt, stellt einen Schienenweg zwischen den beiden Städten Christiania und Drammen her.

Storsveen
Ildjarnstad
Storruste Fjeld 1286
Ned. Oppengarden
Solberg
Krona
Vikersund
Modum
Lier
Drammen
Gütre V.
Ned. Eker
Ødals V.
Kröderen
Krödern
Prestegaarden
Gulsvik
Sorteborg
Olberg
Hougsund
Stroen V.
Nore Fjeld

westl. L. v. Kristiania 1

Kartogr. Anst. v. G. Freytag & Berndt, Wien.

Maßstab 1:800.000.

0 5 10 20 30
Kilom.



Die Bahn führt zunächst nahe dem Ufer am Christianiafjord entlang, wobei sie einen hübschen Blick auf Oskarshall gewährt, zieht dann durch anmuthiges Bergland aufwärts und gelangt endlich mittelst eines 140 *m* hoch gelegenen Tunnels an den Drammenfjord, zu welchem sie in weitem Bogen niedersteigt und ihn an seinem nördlichen Ende, bei der Mündung des Drammenelv auf einer langen Brücke überschreitet.

In Drammen verzweigt sich die Bahn in einen südlichen und einen nördlichen Ast. Ersterer (Drammen-Skien) verbindet die Städte Holmstrand, Tönsberg, Sandefjord und Laurvik und wendet sich schließlich nordwestlich nach Skien; letzterer (Drammen-Randsfjord) führt über Hougsund und Vikersund nach dem Randsfjord und sendet Seitenflügel nach Kongsberg und Kröderen ab.

Die Randsfjordbahn zieht in dem breiten, von waldigen Höhen begrenzten Thale des Drammenelv aufwärts, erreicht bei Vikersund den Tyrifjord, einen vielverzweigten Landsee, und folgt seinem Westufer bis in die Nähe der Station Hönefos, wo die Bägna und der Randselv zusammenfließen und erstere einen großen Wasserfall, den Hönefos, bildet. Im Thale der Bägna (Ådal) gelangt die Bahn nach Heen und, den Fluss überschreitend und östlich umbiegend, nach Randsfjord am Südende des gleichnamigen Sees.

Nicht so sehr das Land, als vielmehr das Wasser ist es, welches der Bahn Christiania-Randsfjord jene besondere Eigenart verleiht, die sie dem Reisenden anziehend macht.

Das Hügelland, durch welches sie führt, vermag wohl das Interesse des Geologen zu erregen, der in ihm nicht nur die Vorberge des norwegischen Hochlandes sieht, sondern auch das weite Moränenbereich uralter Gletscher erkennt; der harmlose Bahnreisende dagegen findet in den Gestaltungen, die unmittelbar vor das Waggonfenster treten, nichts besonders Auffälliges, nichts was er nicht auch anderwärts, z. B. in den Vorstufen des bairischen Hochlandes, schon gesehen hätte.

Ganz anders jedoch verhält es sich mit den Erscheinungen, die das Wasser darbietet. Die Ausblicke auf den Christianiafjord,

der Anblick des Drammenfjord und die Ansicht des Tyrifjords nehmen unsere Aufmerksamkeit voll in Anspruch; außerdem aber ziehen eine Anzahl rauschender Wasserfälle unsere Beachtung mit unwiderstehlicher Macht auf sich: der Fall des Drammenelvs (Dövikfos), welchen die Bahn auf eiserner Brücke überschreitet; der Fall, mit welchem die Simoa von hohem Uferrand sich in den Drammenelv stürzt und endlich die beiden gewaltigen Fälle der Bägna, die den Hönefos bilden.

Wir erhalten in dem Eindrucke, welchen die Gegend, die wir im Fluge durcheilen, auf uns macht, ein allgemeines Bild des südnorwegischen Ostlandes, das sich von andern Bergländern hauptsächlich durch seine Fjorde, Seen und Wasserfälle auszeichnet.

Fahrt über den Randsfjord.

Als wir, am Randsfjord angelangt, gegen ein Uhr den Waggon verließen, lag das Dampfschiff „Oskar II.“ bereits unter vollem Dampf an der Landungstelle. Dieser Dampfer ist ziemlich groß und geräumig; er hat auf Deck ein Rauchcabinet und unter Deck Damen- und Herrensalon, Speisesaal, Küche und andere Nebenräume.

Unmittelbar nach der Abfahrt fand die gemeinsame Mittagstafel statt. Zufällig saß ich neben dem Capitän, einem stattlichen Norweger mit blondem Vollbart, der geläufig deutsch sprach. Nachdem er erfahren, dass wir Österreicher und aus Prag seien, frug er mich über die Verhältnisse in Böhmen und aus seinen Äußerungen erkannte ich, dass er im allgemeinen gut unterrichtet sei und wisse, wie wenig friedlich in diesem Lande Deutsche und Czechen mit einander hausen. „Wie bei uns Norweger und Schweden“, meinte er lächelnd.

Der Dampfer war nur schwach besetzt, denn es nahmen kaum dreißig Personen an der Mittagstafel theil, darunter wir und ein junges französisches Ehepaar als die einzigen Fremden.

Es war ein schöner, sonnenheller Tag und trotz der Morgenfrische, in der wir Christiania verließen, hatten wir es in Drammen ganz angenehm warm gefunden. Über den Randsfjord aber,

welcher 140 *m* höher liegt, als die genannten Städte, zog vom Norden her die Luft und unser Schiffsthermometer zeigte nicht mehr als 10° C.

Der Randsfjord ist siebzig Kilometer lang; er ist um sechs Kilometer länger als der Bodensee und um zwei Kilometer kürzer als der Genfersee.

Aber während die beiden Alpen-Seen zwölf bis dreizehn Kilometer breit sind, beträgt die größte Breite des Randsfjordes kaum 4 Kilometer; meist ist er jedoch bedeutend schmäler und auf langen Strecken treten die Ufer so nahe aneinander, dass man an Bord des Schiffes den Eindruck hat, auf einem Flusse dahinzugleiten.

Am westlichen Ufer erhebt sich ein Bergrücken bis zur Höhe von 600 *m*, der den Randsfjord von dem Spirillen-See trennt. Auf der Ostseite ziehen mäßig ansteigende, wohl bebaute Gehänge zu einem Plateau von nahezu gleicher Höhe hinan, durch welches der Randsfjord von dem Mjösen-See geschieden ist. Auf dieser Seite, (Sonnenseite) läuft eine Straße dem See entlang und Hof folgt auf Hof, während die Westseite nur wenig Ansiedelungen zeigt.

Die kühle Luft, die über dem See uns entgegenwehte, war allmählig sehr fühlbar geworden. Das junge Ehepaar saß, eng aneinander geschmiegt und dicht in Plaids eingehüllt, an geschützter Stelle und sah trübselig auf den blauen Wasserspiegel und seine grüne Umsäumung hinaus.

Herr Schmidt, der auch französisch sprach, hatte den beiden Reisenden, die sich mit niemanden verständigen konnten, einige kleine Dienste geleistet, und dadurch ihr Vertrauen gewonnen. So erfuhren wir, dass es ihre Hochzeitsreise sei, die sie nach dem Norden geführt, dass sie sich denselben aber nicht so ernst und kalt vorgestellt hätten, wie er ihnen heute auf dem Randsfjord erscheine und dass sie daher von Odnäs unverweilt nach Gjövik am Mjösensee fahren wollten, um nach Hamar zu gelangen und von dort mit der Bahn wieder nach Christiania zurückzukehren.

„Sie sind der Meinung, dass es unpassend sei, im Juni zu frieren“, bemerkte Herr Schmidt, „und finden, dass der Genfer See viel schöner und angenehmer sei, als der Randsfjord.“

Ich war nicht abgeneigt ihnen Recht zu geben, denn auch mir war bereits sehr kalt geworden.

Meine Frau und Tochter hatten sich in den Damensalon zurückgezogen und ich suchte das Rauchcabinet auf, dessen Thüre zwar weit offen stand, das aber dennoch Schutz gegen den Luftstrom gewährte, der sich durch das enge Thal des Randsfjords uns entgegenpresste. Hier saß ein junger Mann, der, in sein Reisehandbuch vertieft, eine kurze norwegische Pfeife rauchte. Er war bei Tisch mir gegenüber gesessen, und ich wusste, dass er deutsch spreche.

Als ich eintrat, legte er das Buch aus der Hand. Ein Engländer würde ruhig weiter gelesen haben; da mein Nachbar seine Lectüre unterbrach, gab er zu erkennen, dass er Anlass zu einem Gespräch haben möchte, und eine Unterhaltung war daher bald in Gang gebracht.

Ich erfuhr von ihm, dass er seines Zeichens Pharmaceut sei, dass er eben in Christiania seine letzten Prüfungen abgelegt habe und zu seiner Erholung auf vierzehn Tage nach dem Sanatorium am Tonsås sich begebe, welches auf dem Wege lag, den wir kommenden Tages zurückzulegen hatten.

Er erklärte mir, dass er die deutsche Sprache im Lyceum gelernt habe und dass er gerne die Gelegenheit ergreife, in derselben mit einem Deutschen zu verkehren, um zu erfahren, ob er verstehe und verstanden werde. Alle Norweger, die eine höhere als die gewöhnliche Volksschulbildung genossen, seien der deutschen Sprache, die an allen Mittelschulen als obligater Lehrgegenstand vorgetragen werde, mehr oder minder mächtig, abgesehen von der großen Zahl jener, die sich die Kenntnis derselben im Handels- und Schiffsverkehr angeeignet haben. Demzufolge fände auch der Fremde in Städten und Hafenorten vielerlei Gelegenheit deutsch zu sprechen, außerhalb derselben aber freilich nur ausnahmsweise.

Die Norweger widmen den öffentlichen Angelegenheiten ihres Landes lebhaften Antheil und da im Laufe des Sommers Neuwahlen zum Storthing stattfinden sollten und die Presse deshalb schon jetzt verschiedene Herzenswünsche des norwegischen

Volkes lebhaft erörterte, so konnte es nicht fehlen, dass auch mein freundlicher Nachbar dem Gespräche endlich eine politische Färbung gab.

„Wie denkt man sich im Auslande“, frug er mich, „das Verhältnis, welches zwischen Norwegen und Schweden besteht?“

Glücklicherweise war ich genügend unterrichtet, um zu begreifen, wohin diese Frage ziele und konnte ihm daher die bestimmte Versicherung geben, dass das Ausland Norwegen als ein freies, selbständiges und unabhängiges Reich ansehe, das mit Schweden nichts gemein habe, als den König und die äußere Vertretung.

Er sprach dem Auslande wegen dieser richtigen Auffassung des staatsrechtlichen Verhältnisses der beiden Länder seine Anerkennung aus, indem er mehreremale „Das freut mich!“ wiederholte, und erläuterte mir nun, dass die radicale Partei in Norwegen, welche zur Zeit die herrschende sei, ganz folgerichtig ein besonderes norwegisches Ministerium des Äußern anstrebe, um die vollständige Unabhängigkeit des Landes auch im Verkehr mit den auswärtigen Staaten zum Ausdrucke zu bringen.

Ich konnte zwar damals die Nothwendigkeit dieses Strebens nicht einsehen, doch hatte ich kein Verlangen, mich in den Zwist der Norweger mit der schwedischen Krone zu mischen, da staatsrechtliche Streitigkeiten keine nordische Specialität und auch bei uns zu Hause nicht ganz unbekannt sind. Ich nahm daher seine Auseinandersetzungen mit jener zurückhaltenden Aufmerksamkeit auf, die den Sprecher in der Regel befriedigt, ohne dass man eine Meinung zu äußern braucht. Später, nach meiner Rückkehr in die Heimat, als die französische Flotte in Stockholm feierlich empfangen wurde und der deutsche Kaiser gleichzeitig die norwegische Küste bereiste, erschien mir allerdings das Verlangen Norwegens in einem andern Lichte; im Augenblicke aber war mir ein Gespräch über das Wetter viel anziehender, als die Fortführung dieser politischen Discussion.

Ich fürchte, sagte ich endlich ablenkend, dass wir unsere Reise zum Nordkap zu früh angetreten haben und dass uns der Genuss durch kaltes und schlechtes Wetter geschmälert werden wird.

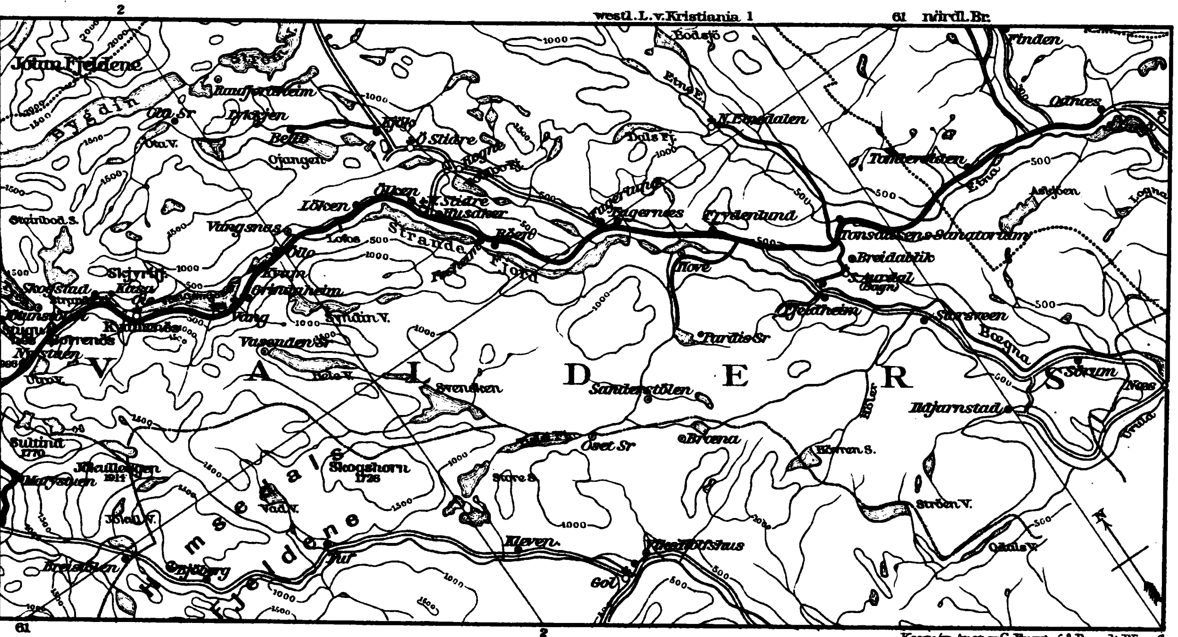
„Es ist", antwortete mein mittheilsamer Reisegenosse, „heuer thatsächlich kühler als in anderen Jahren, aber im allgemeinen darf man in Norwegen viel eher im Juni auf gutes und beständiges Wetter rechnen, als im Juli und August, wo, besonders an der Küste, häufig Nebel und Regen aufzutreten pflegen. Ich schätze, fuhr er fort, dass die mittlere Temperatur des Monates Juni in Bergen etwa 13° C und in Gjäsvär, der letzten Niederlassung nahe dem Nordcap, etwa 6° C betragen dürfte. Sie werden sich also heuer im Norden jedenfalls auf Temperaturen von 3—4° C gefasst machen müssen, aber wenn Sie, wie anzunehmen ist, gutes Wetter behalten, wird ihr Genuss nicht wesentlich beschränkt sein, denn an die andauernd kühle Luft werden Sie sich bald gewöhnen."

Als wir wieder auf das Deck heraustraten, merkte ich an mir zwar noch nicht viel von dieser nothwendigen Gewöhnung, aber ich erkannte, dass unsere Seefahrt ihrem Ende nahte, weil bereits die Nordufer des Randsfjords sichtbar wurden. Noch eine Wendung des Schiffes quer über den See und der Landungsplatz von Odnäs lag vor uns. Eine Anzahl Kariole und mehrere Wagen standen an demselben.

Es war halb sieben Uhr, als wir an das Land stiegen. Herr Schmidt wies uns zu einem bequemen viersitzigen Wagen, den er tags vorher von Christiania aus telegrafisch bestellt hatte, und brachte auf demselben unser Gepäck unter, wobei er die unglückselige Wachsleinwand, die ihn am Morgen zu einem Dauerlauf veranlasst hatte, mit großer Genugthuung in Verwendung nahm. Für meine Tochter besorgte er ein Kariol, das von einem blonden, etwa vierzehnjährigen Jungen geleitet wurde, und ohne weiteren Aufenthalt fuhren wir auf guter Straße im Thale der Etna unserer Nachtstation Tomlevolden entgegen, die siebzehn Kilometer von Odnäs entfernt ist.

Die Gegend ist eine kurze Strecke lang flach und eben, bald aber kamen wir in schönen, dichten Fichtenwald und erreichten nach zweistündiger, sehr angenehmer Fahrt den großen Hof Tomlevolden.

ODNÆS - NYSTUEN.



Maßstab 1:800.000.





In Tomlevolden.

Die durchwegs aus Holz hergestellten Gebäude dieses Hofes sind in einem Viereck angeordnet, dessen eine, offene Seite die Straße bildet. Gegenüber liegen das Wohnhaus, das Vorrathshaus und die Stallungen, rechts befinden sich Wirtschaftsgebäude und links steht das Gasthaus; dazwischen dehnt sich ein riesiger Hofraum aus.

Das Gasthaus und das Wohnhaus sind einstöckige Gebäude und bestehen aus starken Holzgerüsten, in welche die Außen- und Zwischenwände, die aus wagrecht übereinander gelegten und mit einer Moosdichtung versehenen Balken gebildet werden, eingefügt sind. Die Außenwände sind mit einer stehenden Bretterverschalung versehen, die Thür- und Fensteröffnungen mit Rahmwerk verkleidet und das Ganze mit lichter Ölfarbe in zwei Abstufungen gestrichen. Beide Häuser haben in der Mitte, sowohl zur ebenen Erde, wie im Obergeschoß offene Vorräume, in welchen die Stiegen angebracht sind. Sie sehen mit ihren dunklen Schindeldächern außerordentlich nett und sauber aus und machen auf das an den nordischen Holzbau nicht gewöhnte Auge den Eindruck, als seien sie Landhäuser, die zum Sommeraufenthalt dienen, im Winter aber nicht bewohnt werden.

Das Vorrathshaus (Stabbur), ebenfalls ein Gerüstbau, ist mit einem Glockenthürmchen, das sich in der Mitte des Dachfirstes erhebt, geschmückt und wurde deshalb von mir in Erinnerung an die Kapellen der Tyroler Höfe zuerst für ein Bethaus gehalten.

Die Stall- und Wirtschaftsgebäude sind aus wagrecht übereinander gelegten Balken im Blockverbande ausgeführt und durchwegs mit braunrother Farbe gestrichen.

Als unser Wagen bei dem Gasthause vorfuhr, nahm ein Mädchen unser Gepäck in Empfang und führte uns in das obere Geschoss, wo sie uns zwei gegenüberliegende Zimmer anwies. In diesen Räumen hatten die Wände im Innern keine Verschalung, so dass man das Moos sehen konnte, welches die Balkenlage dichtete; im Übrigen aber waren sie, wenn auch einfach, so doch bequem eingerichtet und mit allem Nothwendigen versehen. Nur

Lichter und Zündhölzchen mangelten, da wir fortan keines Kerzenlichtes mehr bedurften.

Schon in Christiania, wo die Sonne von halb zehn Uhr abends bis halb drei Uhr morgens, also durch fünf Stunden nicht am Himmel stand, war es trotzdem nicht Nacht geworden. Erst nach elf Uhr trat leichte Dämmerung ein und das Straßenleben wurde weniger lebhaft; aber um zwölf konnte ich noch immer ohne Kerzenlicht lesen und wenn ich zufällig um eins erwachte, so fand ich es sehr angenehm, ohne weiters die Zeit auf meiner Taschenuhr ablesen zu können. Heute befanden wir uns nahezu um einen Breitegrad nördlich von Christiania, die Sonne musste hier noch länger am Himmel stehen, als dort und mich überkam in dem Bewusstsein, dass es nun auf lange Zeit für uns keine Nacht mehr geben werde, ein stilles, fröhliches Behagen.

Als wir wieder in den unteren Vorraum kamen, fand ich daselbst meinen jungen Reisegenossen vom Randsfjord und lud ihn ein, mit uns vor dem Abendessen noch einen kleinen Spaziergang zu machen.

„Da werden wir nicht weit kommen“, entgegnete er, „denn wir speisen in einer kleinen Stunde.“ Ich wollte ihm eben bemerken, dass mir diese Zeit gerade lang genug erscheine, als ein Herr zu uns trat und in geläufigem Deutsch ersuchte, einen Augenblick im Conversationszimmer zu warten, es werde gleich serviert werden.

Es war dies der Besitzer des Hofes Tomlevolden, der große Liegenschaften an Feld, Wald und Weide sein eigen nennt und nebenbei Skyds-Skaffer (Posthalter) und Gjästgiver (Gastwirt) ist.

Ich wunderte mich im Stillen über die sonderbare Auskunft, die mir mein Reisegenosse in voller Unbefangenheit gegeben hatte, erfuhr aber später bei einer ähnlichen Gelegenheit, dass er lediglich von mir missverstanden worden war, weil ich nicht wusste, dass der Norweger unser „in einem Augenblick“ durch „in einer Stunde (på timen)“ auszudrücken liebt.

Im Conversationszimmer saß ein Herr und eine Dame. Letztere war mit uns über den Randsfjord gefahren und Herr Schmidt, der alles wusste, hatte uns erzählt, dass es die Frau

eines norwegischen Marinecapitäns sei, die für gewöhnlich in Christiania wohne und zum Tonsås reise, um ihren Mann, der zu seiner Erholung in dem Sanatorium daselbst weile, zu besuchen. Der Herr Marinecapitän, der seiner Frau bis Odnäs entgegengekommen war, sah sehr martialisch und durchaus nicht erholungsbedürftig aus, so dass ich sofort eine gute Meinung über die Heilkraft von Luft und Wasser auf dem Tonsås gewann.

Nun erschien die Kellnerin und lud die versammelte Gesellschaft ein, sich in das anstoßende Speisezimmer zu begeben.

Conversations- und Speisezimmer waren im Innern vollständig verschalt, mit weißer Ölfarbe gestrichen, und machten einen sehr freundlichen und behaglichen Eindruck. Im Conversationszimmer befanden sich Sophas und Fauteuils, auf den Tischen standen Vasen mit Feldblumen, und Photographie-Albums mit Ansichten norwegischer Landschaften lagen auf. Die Mitte des Speisezimmers nahm eine außerordentlich nett vorbereitete Tafel ein, auf welcher sechs Gedecke aufgelegt waren. Um dieselben herum standen etwa zehn bis zwölf kleine Teller, welche, wie es in Norwegen an jeder Wirtstafel üblich ist, eine Auswahl kalter Speisen: Sardinen, Anchovis, Rauchlachs, Rohschinken, verschiedene Wurstgattungen, amerikanisches Büchsenfleisch u. s. w enthielten, deren man sich zur Vorkost oder zum Nachtisch bedient, oder die man unberührt lässt, wie es eben beliebt. Die Bestecke waren von Silber, ebenso Zuckerdose und Zuckerzange, die Behälter für die Pfeffer- und Salzschalen und nicht minder auch der Tafelaufsatz, der einen Strauß von Feldblumen trug.

Man wurde sich sofort bewusst, dass man in einem wohlhabenden Hause zu Tische sei und dass Wert darauf gelegt werde, dies den Gästen erkennbar zu machen.

Unter dem Tischgeräth fielen mir zwei Porzellankrüge von viereckigem Querschnitte durch ihre eigenthümliche Gestalt auf und ich vermuthete, dass sie irgend ein Tischgetränk enthalten dürften.

Wir setzten uns und die Kellnerin erschien mit einer großen Theekanne und begann die Tassen zu füllen; hierauf reichte sie gebratenen Fisch, welchem gebratenes Rindfleisch

folgte. Den Schluss bildeten Knäkkebrot und englische Cakes mit Butter und Käse. Der Käse hatte die Form und Größe eines Mauerziegels, sah chokoladefarben aus und schmeckte süßlich. Es war der norwegische Mysost, ein Molkenkäse, der, sauber in weißes Papier gehüllt nnd aufrecht in einem Teller stehend, von Hand zu Hand gereicht wurde.

Während der Mahlzeit wurde kein Wort gesprochen, nur die Kellnerin flüsterte bei jedesmaligem Darreichen ein Wort, das mich durch die auffallende Häufung von Mitlauten ganz heimatlich anmuthete und etwa wie „rsku" klang. Dieses „rsku" hörte ich fortan Tag für Tag, so oft mir etwas geboten wurde und endlich frug ich Herrn Schmidt um die Bedeutung desselben.

Es heißt: „Vär so got", antwortete dieser, und man spricht es „Vär s gu" aus, was allerdings auch wie „rsgu" klingen kann.

Als der Bratfisch serviert war, ergriff der junge Pharmaceut einen der geheimnisvollen Krüge und schenkte meiner Tochter, die ein etwas erstauntes Gesicht dazu machte, ein Glas — Milch ein. Auch der Capitän versorgte sich und seine Frau aus dem Milchkruge, der nun an mich weiter gegeben, von mir aber mit Achtung bei Seite gesetzt wurde. Zwar erscheint mir Milch als ein ganz vorzügliches Tischgetränk, das auch zu Fisch vortrefflich passen mag, weil es im Gegenfalle in Norwegen nicht allgemein üblich sein könnte, doch glaubte ich mit dieser theoretischen Anerkennung mich vorläufig begnügen zu sollen.

Nach einigem Suchen entdeckte ich eine Weinkarte und raffte mein bestes Norwegisch zusammen, um der Aufwärterin mein Verlangen nach einer Flasche Rothwein und frischem Wasser vorzutragen. Sie schien mich vollständig verstanden zu haben, denn sie nickte sehr zuvorkommend, aber die Mahlzeit war bereits zu Ende und die drei norwegischen Gäste hatten sich schon erhoben, ehe sie wieder zu mir trat und mit einer einladenden Handbewegung nach dem Conversationszimmer wies.

Hier fanden wir unsern Wein, den bei Tisch, ja auch nur im Speisezimmer zu trinken offenbar dem Gebrauche widersprach und ich wäre vollständig zufrieden gestellt gewesen, wenn ich noch eine Cigarre hätte rauchen dürfen. Um mir diesen

Genuss zu ermöglichen, gieng ich, nachdem meine Frau und Tochter ihr Zimmer aufgesucht, noch eine Zeit lang im Hofe auf und nieder.

Hier gesellte sich Herr Schmidt zu mir und ich nahm Gelegenheit, ihn über die Verhältnisse der Gasthöfe auf unserm Wege zu befragen.

„Sie werden finden“, erklärte er, „dass alle denselben norwegisch-englischen Zuschnitt haben. Die Valdersstraße ist ein alter Touristenweg, auf dem alle Verhältnisse der Art, wie Engländer und Amerikaner zu reisen pflegen, sich angepasst haben. Es besteht in Norwegen eine große Unternehmung „Benetts Tourist office“, welche in Christiania, Bergen, Drontheim und Stavanger Niederlassungen hat und die Reisenden nicht nur mit Fahrscheinen, sondern überhaupt mit allem, was bei einer Reise im Lande nöthig sein könnte, versorgt. Bennett versieht Ihr Fahrscheinbuch nicht bloß mit einer Karte zur Fahrt von Odnäs nach Lärdalsören; Sie bekommen von ihm auch für jede Übernachtung eine Anweisung, für welche Ihnen in der betreffenden Station Abendessen und Frühstück verabreicht und ein Zimmer beigestellt wird; ebenso erhalten Sie für jedes Mittagsmahl ein Ticket und Sie können somit von Odnäs nach Lärdalsören fahren, oder von wo und nach wohin Sie wollen reisen, ohne einen Öre an barem Gelde auszugeben.

Selbstverständlich richten in Valders und an den andern Touristenstraßen die Gastwirte, mit denen Bennett die Preise seiner Anweisungen vereinbart hat, ihre Hôtels auf Grund dieser Feststellungen ein und die Reisenden werden daher in allen Gasthöfen nach dem Bennett-Normale bedient, gleichgiltig ob sie Bennett-Tickets haben oder nicht. Da jedoch die eigentliche Reisezeit erst im künftigen Monate beginnt, so können wir immerhin noch auf kleine Abweichungen rechnen.“

Es war halb zwölf Uhr, als ich auf mein Zimmer kam, um mich zur Ruhe zu begeben. Ich warf noch einen Blick aus dem Fenster und sah in einen kleinen Garten hinab, in welchem ein Apfelbaum stand, dessen Blütenknospen sich zu öffnen begannen. Als wir vor vierzehn Tagen von Prag abreisten, war

die Zeit der Apfelblüte daselbst bereits vorüber, in Gothenburg und Christiania aber hatten wir die Apfelbäume in vollem Blütenschmuck gefunden.

Von Tomlevolden zum Tonsås-Sanatorium.

Am nächsten Morgen nahmen wir um acht Uhr das Frühstück ein, welches aus Thee, Eiern, Bratfisch und Beefsteaks bestand und bestiegen um neun Uhr den Wagen, um unsere Reise fortzusetzen.

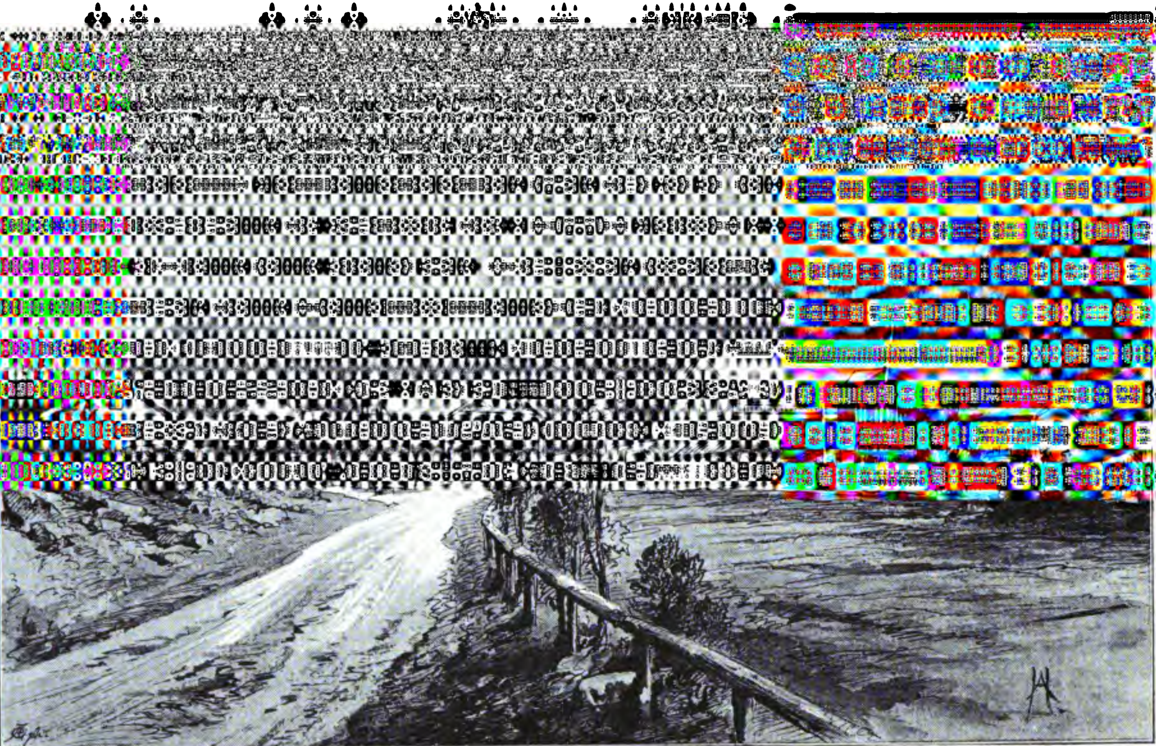
Die Luft war klar und kühl und wir durften auf einen schönen Tag hoffen. Unsere Fahrt gieng auf guter Straße durch dichten Fichtenwald im breiten Thale der Etna weiter. In einem Seitenthale lag ein Sägewerk. „Es gehört Herrn Tomlevolden“, erläuterte Herr Schmidt.

Unsere Straße senkte sich allmählig zum Flusse nieder, der uns bisher zur Linken gewesen, und überschritt denselben endlich, von der Etnadalstraße abzweigend, mittelst einer hohen, steinernen Brücke.

Nun befanden wir uns auf den Hängen des Tonsås. Der Weg führte in mäßiger Steigung aufwärts und gewährte uns ununterbrochen die Ansicht des Etnathales, das zunächst als ein tiefer Grund erschien, der durch vorgeschobene Berglehnen abgeschlossen wurde. Je höher wir kamen, und je weiter in das Thal hinein wir gelangten, desto mehr öffnete es sich unseren Blicken, bis endlich die zerstreuten Gehöfte und die Kirche von Nord-Etnadal sichtbar wurden und der Thalschluss sich zeigte.

Bei einem einsam an der Straße stehenden Hause hielt unser Kutscher, um die Pferde zu tränken und ich stieg mit meiner Tochter aus dem Wagen, um ein Stück des Weges zu Fuße zurückzulegen.

Allmählig hatte unsere Umgebung ein anderes Ansehen gewonnen. Zwar deckte noch immer dichter Wald die Abfälle des Tonsås, doch bestand er lediglich aus Birken, die bald grün, bald braun belaubt waren. Kleine Bäche stürzten schäumend, von Felsstufe zu Felsstufe fallend, über den Steilhang nieder. Wir befanden uns etwa in halber Höhe der Seitenwand des



Das Tonsås-Sanatorium.

langen Thalkessels, dessen Umrandung jeden weitern Ausblick hinderte. Tief unter uns lag der Wiesenplan der Thalsohle, in welchem der Etnadal-Elv sich dahin wand.

Wir mochten eine Stunde gewandert sein, als endlich der Wald vor uns sich lichtete und wir den Höhepunkt der Straße gewannen, die nun ziemlich eben an den Hängen des Tonsås weiterführte. Wir stiegen wieder in den Wagen und nach halbstündiger Fahrt sahen wir die Häuser des Sanatoriums vor uns liegen. Es war zwölf Uhr, als wir dasselbe erreichten.

Vom Tonsås-Sanatorium über den Tonsås nach Frydenlund.

Die Luft- und Wasserheilanstalt Tonsås-Sanatorium, welche in einer Höhe von 600 *m* liegt, besteht aus zwei großen Wohnhäusern, in denen etwa 170 Gäste Unterkunft finden können, aus dem Gesellschaftshause, welches zur ebenen Erde den Speisesaal und im ersten Stockwerke den Conversationssaal enthält, und aus dem Badehause, dessen verhältnismäßig geringer Umfang deutlich zeigt, dass die Luft hier mehr als das Wasser Erfrischungs- und Heilmittel ist. Und frisch war die Luft in Wirklichkeit, denn nicht weit vom Badehause lagen noch große Mengen von Schnee!

Wir wurden von einer freundlichen, lebhaften Frau empfangen, welche sehr fließend deutsch sprach und uns mit jener höflichen Vertraulichkeit, die man an vielen Wirtinnen unserer Alpenländer gewohnt ist, entgegenkam. Da Mr. Bennett die Speisekarte für uns nicht festgestellt hatte, durften wir unser Mittagessen nach eigener Wahl zusammenstellen.

Nachdem wir uns die nächste Umgebung der Anstalt angesehen, giengen wir in den Conversationssaal, der geheizt, aber vollständig leer war. Hier stand ein Piano und meine Tochter spielte mir eine Auswahl deutscher Volkslieder vor, die sie in dem vorhandenen Notenvorrath gefunden hatte. Bald sammelten sich im Saale eine Anzahl Kurgäste, zumeist ältere Damen, die sich geräuschlos setzten, und lautlos zuhörten, bis das Spiel durch unsere Wirtin unterbrochen wurde, welche uns zum Essen lud.

Gegen zwei Uhr, als die Kurgäste, etwa dreißig in der Zahl, sich zur gemeinschaftlichen Mittagstafel begaben, waren wir wieder reisefertig. Unser Reisegenosse vom Randsfjord, der inzwischen ebenfalls angekommen war, verabschiedete sich von uns und wir fuhren weiter.

Die Straße führte in ziemlich starker Steigung aufwärts durch dichten Wald, der aber allmählig immer schütterer wurde und je höher wir kamen, dem Gestrüpp mehr und mehr Raum gab.

Nach halbstündiger Fahrt hatten wir das Plateau des Tonsås erreicht. Dasselbe ist etwa 750 *m* hoch gelegen und zeigte Verhältnisse, wie man sie in den Alpen zur selben Zeit nur auf Gipfeln antrifft, die etwa 1400 *m* höher als der Tonsås sind.

Felsstücke, Steintrümmer und niedriges Strauchwerk bedeckten die öde, von Schnee theilweise überlagerte Hochfläche, in deren Mitte eine flache, längliche Mulde sich niedersenkte, die von einem kleinen See erfüllt war, an dessem Rande die Straße dahinführte. Rechts vom See lag eine Säterhütte und daneben stand ein kleines Haus, das für kurze Zeit als Sommerfrische zu dienen scheint. Bei beiden Baulichkeiten waren die Thüren geschlossen und die Fenster verladet.

Ein kalter Wind, der durch Kleider und Decken drang, fegte von Nordwest über das Plateau und ließ uns nicht zum vollen Genuss der großartigen Aussicht kommen, welche sich uns darbot.

Wir befinden uns auf einem vorgeschobenen Punkte des nördlichen Thalrandes von Valders und die ganze Thallandschaft liegt vor uns.

Wir sehen die tief eingeschnittene Thalfurche mit ihren von der Bägna durchströmten Seen, zu beiden Seiten die begrünten Lehnen und darüber die beschneiten Hochflächen und Kuppen des Hochlandes von Valders! Weit draußen in Nordwesten verschwindet die Thalfurche unseren Blicken und die Hochflächen auf beiden Seiten treten zu einem einzigen geschlossenen Berglande zusammen, das immer höher und höher ersteigt, und sich schließlich mit den Gipfeln der Hemsedal-Fjeldene, des Fillefjelds

und der Jotunfjeldene vereinigt, die neunzig bis hundert Kilometer vom Tonsås entfernt sind. Alle Gipfel sind zum größten Theile mit Schnee überzogen und in der südlichen Kette der Jotunfjeldene verrathen einzelne Schneefelder durch ihre Lage und Ausdehnung, dass sich Gletscher unter ihrer Decke bergen.

Obgleich die großartige Berglandschaft in weiter Ferne sich erhebt, so erscheint sie doch infolge einer merkwürdigen Klarheit der Luft in unsere Nähe gerückt und ein eigenthümlicher blauer Duft, der darüber gelagert ist, lässt alle ihre Formen scharf vom Weiß des Himmels sich abheben.

Herr Schmidt wandte sich zu mir um: „Sehen Sie gerade vor uns das Fillefjeld", sagte er, „längstens übermorgen müssen wir dort hinüber. Wenn wir uns aber beeilen, so dass wir schon morgen abends in Nystuen sind, so können Sie übermorgen einen Ausflug zum Tyinsee am Rande der Jotunfjeldene machen."

Ich danke, antwortete ich ihm, bei dem Schnee, der dort oben noch liegt, werden wir froh sein, wenn wir über das Fillefjeld kommen.

„O", entgegnete er, „auf der Straße ist kein Schnee, die wird von den Bauern selbst im Winter freigehalten, gerade so, wie hier auf dem Tonsås. Bemerken Sie nicht am Straßenrand die Marksteine für die einzelnen Höfe?"

In der That sah ich, dass längs der Straße in gewissen Entfernungen von einander, behauene Steine, nach Art der Grenzsteine, aufgestellt waren. Auf jedem Steine war die Nummer eines Bauernhofes bemerkt und die Straßenlänge in Metern aufgeschrieben, welche von dem Besitzer im Winter freizuhalten ist.

Diese Längen waren je nach der Größe der Höfe sehr verschieden festgesetzt und steigerten sich von 10 bis zu 100 und mehr Metern.

Der norwegische Grundbesitzer weiß nichts von directen Steuern; Grund- und Gebäudesteuern, Kriegszuschläge, Landesumlagen u. s. w. sind ihm unbekannt, aber ganz ohne Lasten ist er doch nicht und es scheint, dass er mindestens Gemeinde- und Bezirks-Umlagen zu tragen hat, wenn auch die landesübliche Form, in welcher diese Steuern in die Erscheinung treten, eine andere, als bei uns ist.

Unser Weg senkte sich nun in mäßiger Neigung abwärts dem Bägnathale zu, in dessen unterem, bewaldeten Grunde, dem Söndre-Aurdal die Straße vom Spirillen-See aufwärts zieht. Dieselbe vereinigt sich kurz vor Frydenlund mit der Tonsåsstraße, auf der wir in rascher Fahrt zum Thale herabgelangten.

Die Bägna.

Die Bägna ist ein Fluss von echt norwegischem Gepräge. Sie entspringt auf der Hochfläche des Fillefjeld, wo der eine ihrer beiden Quellbäche aus dem Utro-See (996 *m*) bei Nystuen fließt, während der andere aus mehreren kleinen Seen kommt, die zwischen Nystuen und dem Tyinsee liegen.

Beide Bäche stürzen sich vom Fjeld herunter und vereinigen sich im obersten Kessel des Thalgrundes von Vang, in welchem die Bägna als Sturzbach herabfällt und zwei Kilometer unterhalb Skogstad den Strandefjord (490 *m*), einen schmalen Thalsee, betritt, der drei Kilometer lang ist und ihr als Klärbecken dient.

Wie ganz anders als hier im Gneisgebirge würde die Landschaft in den Dolomiten sich gestaltet haben, wo unter ähnlichen Verhältnissen der Thalgrund statt von einem See, von ausgedehnten Geschiebe- und Geröllmassen erfüllt wäre, die den Fluss vollständig aufgesaugt hätten.

Den Strandefjord verlassend, fällt die Bägna in tiefer Felsenklamm über eine zwanzig Meter hohe Felsstufe zum Vangs-Mjösen (468 *m*) nieder, einem 19 *km* langen, von hohen Bergmassen ringsumschlossenen See.

Aus dem Vangs-Mjösen kommend, fließt die Bägna etwa 15 *km* mit verhältnismäßig geringem Gefälle abwärts und gelangt, einen zweiten Wasserfall, den Lofos, bildend, in den etwa 100 *m* unter den Vangs-Mjösen gelegenen Slidrefjord (364 *m*), dessen Länge 9 *km* beträgt.

Aus dem Slidrefjord tritt die Bägna über mehrere Stromschnellen in den 20 *km* langen Strandefjord (358 *m*) und verlässt denselben mittels eines dritten Wasserfalles, des Vaslefos,

indem sie über eine 28 *m* hohe Felsstufe in den Aurdalfjord hinabstürzt, welcher 7 *km* lang ist und an dessen südlichem Ende Frydenlund liegt, das wir eben erreicht hatten.

Auf ihrem Wege zum Meere durchfließt die Bägna noch den Spirillensee (150 *m*), verlässt denselben als Ådals-Elv, fällt über den Hofsfos und stürzt sich gleich darauf bei Hönefos durch die bereits erwähnten großen Wasserfälle zu dem Rands-Elv hinab, um, mit diesem vereinigt, dem Tyrifjord zuzueilen, aus welchem sie, mit einem neuen Namen versehen, als Drammen-Elv heraustritt, noch einen Wasserfall, den Döviksfos bildet, und endlich bei Drammen in den Drammenfjord sich ergießt.

Das Valdersthal.

Mit dem Namen Valders wird eine Vogtei des Kristian-Amtes, Stift Hamar, bezeichnet, die sich dem Laufe der Bägna entlang vom Spirillensee bis auf das Fillefjeld (160 *km*) erstreckt und nicht nur den Thalgrund und seine Seitenwände, sondern auch weite Gebiete des daran stoßenden Hochlandes umfasst.

Wir hatten die Grenzen der Vogtei Valders schon heute morgens im Etnadal überschritten und waren nun, nachdem wir Frydenlund erreicht, in das eigentliche Valdersthal gelangt. Dasselbe steigt von Frydenlund, am Südende des Aurdalfjords (330 *m*), bis Öilo (450 *m*), am Ostende des Vangs-Mjösen, kaum merklich an. In der unteren von Seen erfüllten Strecke, die von Frydenlund (330 *m*) bis Löken (364 *m*), am Westende des Slidrefjord, reicht und 42 *km* lang ist, beträgt die Steigung nicht mehr als 34 *m* und das Thal verläuft daher nahezu horizontal, während der obere Theil, zwischen Löken (364 *m*) und Öilo (450 *m*), zwar etwas ansteigt, aber bei 15 *km* Erstreckung sich nur um 86 *m* erhebt.

Die vielfach abgestuften Thallehnen ziehen auf beiden Seiten in mäßiger Steigung zu dem Hochlande von Valders empor, welches sich in einer Höhe von 700—900 *m* erstreckt, Kuppen von 800 *m* bis 1200 *m* Höhe trägt und im allgemeinen in der Richtung gegen Nordwesten ansteigt, wo das Hochland von Vang ein Mittelglied zwischen ihm und den Hochflächen und Gipfeln des Fillefjelds bildet.

Auf den Lehnen des linken Ufers, die auf der Sonnenseite des Thales liegen, reihen sich einzeln stehende Höfe bis hoch hinauf aneinander, Wiesen und Äcker wechseln mit Hainen und Wäldern ab und Wege und Steige durchziehen das Gelände. Auch die Valdersstraße führt auf der Sonnenseite durch das Thal.

Auf der rechten Thalseite dagegen, der Schattenseite, zeigen sich Höfe und Wiesen nur in der Nähe des Uferrandes, während die Lehnen mit Wald bedeckt sind.

Wer den Unterschied kennt, den Sonnen- und Schattenseite schon in unseren Breiten bedingen, der wird die unschätzbaren Vorzüge ermessen können, die der Sonnenseite unter dem 61. Breitegrade zukommen, wo das Tagesgestirn von Mitte Mai bis Mitte August zwischen 16 und 21 Stunden am Himmel steht.

In dem Hochlande von Valders, das zumeist von Ende Juni bis Anfang September schneefrei ist, liegen die Sommerweiden der Höfe im Thale. Das Hochland bildet das Almengebiet des Valdersthales, wo die Säterhütten stehen und Rinder und Pferde, Schafe und Ziegen weiden. Ähnlich wie bei uns in den Alpen „geht in der Regel eine Tochter des Hofbauers mit der Heerde auf die Säter und verbringt dort einsam den Sommer, niemanden sehend, als vielleicht dann und wann ihren Geliebten“. *(Björnsterne Björnson, Synnöve Solbakken.)*

Von Frydenlund nach Fosheim.

Ohne länger in Frydenlund zu verweilen, fuhren wir auf der schönen, neuen Straße weiter. Dieselbe ist ziemlich hoch an der linksseitigen Thallehne geführt, so dass zwischen ihr und dem Seeufer, an welchem ehemals die alte Straße entlang zog, ein breites Gelände sich hinzieht, auf welchem einzelne Bauernhöfe, Gasthöfe u. s. w. sich erheben.

Zur Linken, tief unter uns, lag der dunkle Aurdalsfjord und darüber erhoben sich die bewaldeten Hänge der jenseitigen Thalwand. Vor uns, im Nordwesten, erschien das Thal durch die Lehnen geschlossen, die zum Hochlande ansteigen und darüber ragten, in weitem Halbkreis den Thalrand umfassend, schneebedeckte Kuppen und Gipfel auf.

Es war dasselbe Bild, welches wir auf dem Tonsås gesehen, in dem verengten Gesichtskreis des Thales.

Unter den Holzhäusern, an denen wir vorüberfuhren, fiel uns ein nettes Gebäude auf, das einzige im Umkreis, das in Mauerwerk ausgeführt und mit einer allerdings etwas hoch ausgefallenen Gartenmauer umgeben war. Es schien, als ob es die Wohnung des Vorstandes der Vogtei oder der Sommersitz einer wohlhabenden, städtischen Familie wäre; Herr Schmidt belehrte uns jedoch, dass es das Gefängnis des Kristian-Amtes sei.

Bald darauf hörten wir vor uns das Brausen des Vaslefos, dessen Anblick uns durch das hohe Ufer des Aurdalfjords verwehrt wurde, und die Straße trat an den Strandefjord heran, an dessen südlichem Ende der Gasthof Fagernäs liegt, wo unser Wagen eine kurze Zeit hielt.

Hier zweigt von der Valdersstraße eine Nebenstraße ab, die in das Östre-Slidre-Thal führt und als Zugangsweg in die Jotunfjeldene viel benützt wird. An dieser Straße liegt, gegenüber von Fagernäs, der Gasthof Fagerlund.

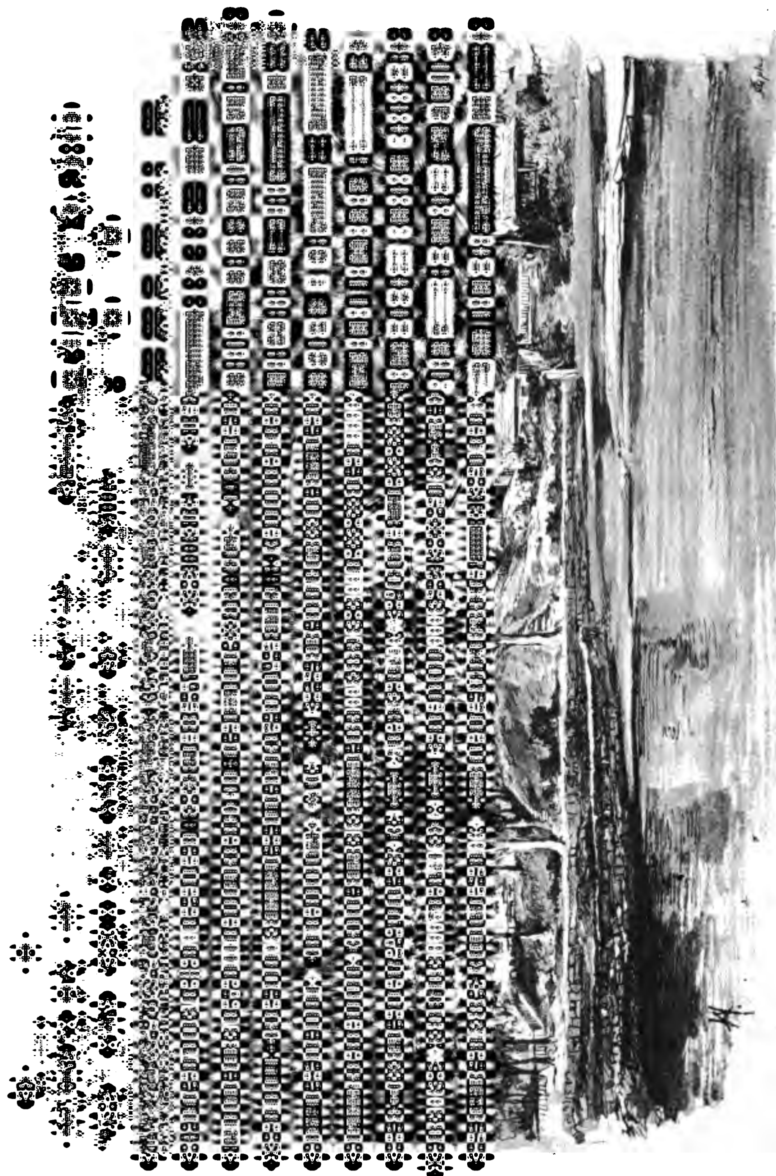
Wir besuchten eine kleine Insel im Strandefjord, die mit dem Fagernäs-Hôtel durch einen schmalen Steindamm verbunden ist und setzten dann unsere Fahrt fort.

Die Straße zieht am Ufer des Strandefjord, zum Theile unter Felshängen, entlang. An der jenseitigen Thalwand wird ein Bach sichtbar, der über die ganze Höhe der Lehne sich herab in den See stürzt. Es ist der Vasset-Elv, der aus den Syndin-Seen kommt, die weit oben im Hochlande liegen.

Gegen acht Uhr abends erreichten wir das Hôtel Fosheim, wo wir übernachten wollten. Hier empfieng uns der Besitzer selbst und geleitete uns, da er des Deutschen nicht mächtig war, stumm in unsere Zimmer.

Dennoch verständigte ich mich mit ihm ganz gut, als ich ihn im Hinblick auf den niedrigen Wärmestand von 8° C. um eine zweite Wolldecke für mein Bett ersuchte.

In Fosheim leitet wieder Mr. Bennett die Küche und unser Abendessen, das wir, da die gewöhnliche Speisestunde schon vorüber war, allein einnahmen, bestand aus Thee, Seeforellen und



Fagernäs.

gebratenem Rindfleisch. Der Tisch war überdies mit den üblichen kalten Speisen bedeckt und auch der vierkantige Milchkrug fehlte nicht.

Nach dem Abendessen zündete ich mir vor dem Hôtel eine Cigarre an und wir machten einen kleinen Spaziergang.

Fosheim liegt sehr geschützt am Fuße jener Felsstufe, welche den Strandefjord vom Slidrefjord trennt und über welche die Bägna, beide Seen verbindend, herabfließt. Ein guter Fahrweg führt an Felshängen vorüber, in etwa zehn Minuten zum Flusse, über welchen man mittelst einer Holzbrücke zum andern Ufer gelangen kann, wo der Weg ziemlich steil an der Lehne emporführt. Wir betrachteten uns die Stromschnellen der Bägna und kehrten dann wieder zum Hôtel zurück. Es war 11 Uhr und meine Frau und Tochter begaben sich auf ihr Zimmer, während ich, um meine Cigarre auszurauchen, noch vor dem Hôtel verweilte.

Da trat ein junger Mann zu mir und stellte sich in etwas schwerfälligem Deutsch als studius juris der Universität in Christiania vor, der sich auf längere Zeit nach Fosheim zurückgezogen habe, um sich daselbst auf die Staatsprüfungen vorzubereiten.

Er war überrascht, als er hörte, dass ich ein Österreicher sei.

„Da haben Sie einen weiten Weg zurückgelegt, um nach Norwegen zu kommen“, sagte er, und frug dann, ob mir Norwegen gefalle und ob ich einen Ausflug in die Jotunfjeldene machen werde. Als ich die letztere Frage unter Hinweis auf die frühe Jahreszeit verneinte, bemühte er sich mir klar zu machen, dass sich erst in den Jotunfjeldene die norwegische Natur in ihrer vollen Größe und Erhabenheit zeige. Er war sichtlich erfreut, als er bemerkte, dass mir einzelne Namen, die er erwähnte, wie z. B. Bitihorn, Skinegg, Tyinsee, Bygdinsee u. s. w. nicht unbekannt seien, und dass ich seinen Schilderungen volles Interesse und Verständnis entgegenbrachte.

Zum Schlusse frug er mich, ob der deutsche Kaiser heuer wieder nach Norwegen komme. Er schilderte den herzlichen Empfang, den derselbe vor zwei Jahren in Christiania gefunden und versicherte, dass er sich in Norwegen alle Herzen gewonnen habe, weil man sehe, dass er dieses Land liebe.

Ich begriff vollständig, dass die Norweger das Interesse, welches der deutsche Kaiser den Naturschönheiten ihres Landes zuwendet, als eine ihnen gezollte Aufmerksamkeit empfinden, und dass das „Willkommen", das sie jedem Fremden, der ihr Land besucht, entgegenbringen, dem jungen Monarchen gegenüber sich zu einem lebhafteren Gefühle steigern könne.

So erklärte sich mir auch der auffällige Umstand, dass die Speisezimmer zu Tomlevolden und Fosheim mit den Bildern Kaiser Wilhelms II. geschmückt waren.

Es war nahe an zwölf Uhr, als wir unser Gespräch abbrachen und uns zur Ruhe begaben. In dieser Zeit des ewigen Tages geht man in Norwegen überhaupt erst gegen Mitternacht zu Bett. Dafür schläft man bis zum späten Morgen und in Christiania fanden wir noch um 9 Uhr manche Verkaufs-Gewölbe nicht geöffnet.

Von Fosheim über Vestre-Slidre nach Öilo.

Fahrt zur Kirche. Concert auf der Langeleike.

Am nächsten Tage, einem Sonntage, begaben wir uns zwischen 8 und 9 Uhr in das Speisezimmer, um zu frühstücken.

Außer dem jungen Rechtshörer fanden sich daselbst noch eine ältere und eine jüngere Dame ein.

Das Frühstück hatte genau dieselbe Speisenfolge wie das Abendessen, doch kamen nach dem Thee vorerst noch weiche Eier, die der Wirt selbst herumreichte.

Der Student unterhielt mit der jungen Dame in leisem Tone ein Gespräch in norwegischer Sprache und wandte sich dann an mich, um mir mitzutheilen, dass heute in der Kirche von Vestre Slidre ein berühmter Prediger sprechen werde und dass wir die Straße daher sehr belebt finden dürften. Als er im Verfolg seiner Rede ziemlich mühsam nach Worten suchte, half ihm die junge Dame in geläufigem Deutsch aus und das Tischgespräch wurde nun in deutscher Sprache fortgesetzt. Wir erfuhren, dass die beiden Damen ebenfalls von Christiania, jedoch über den Spirillensee gekommen und in Fosheim über Nacht geblieben seien, um heute die Kirche von Vestre-Slidre zu besuchen.

... unsere Reise fortzusetzen ... Einheimischen zur Kirche ... m Wege lag.

... inem Kariol ab, ihm folgten ... einer Stolkjärre. Auch für ... nd er war so aufmerksam, ... gen einen Platz in unserem ...

... lzukühler Morgen, und ich ... Fahrzeug, dem ein rund ... d vorgespannt war, das von ...



... im Wesentlichen aus zwei ... elcher zwei Federn befestigt ... en einer Gabeldeichsel, die ... tsprechender Lage mit zwei ...

... nd hinter der Achse durch ... päck festgeschnallt werden ... nimmt.

... die Achse gelegt, so dass, ... ckt ist, die vorderen Enden ... erde getragen werden, nur ...

Der Sitz selbst ist ein enger, gepolsterter Armstuhl mit hohler, etwas erhöhter Rückenlehne, die sich unter dem Sitze mit verjüngtem Querschnitt nach vorne fortsetzt und einen schmalen, seichten Kasten von 60—70 *cm* Länge bildet, der am Ende aufwärts gebogen und mit einem senkrecht aufgerichtetem Spritzleder versehen ist. Daran ist eine Lederdecke befestigt, die zurückgeschlagen und an die Armlehnen des Kariolsitzes festgeknöpft werden kann.

Dieser schmale Vorderkasten des Kariols soll eigentlich nur zur Aufnahme von kleinem Handgepäck dienen, kann aber im Nothfalle, z. B. von Damen auch zur Unterbringung der Füße benutzt werden, die der Reisende jedoch, wenn er bequem sitzen will, in die Steigbügel zu stellen hat.

Die Beförderung mit dem Kariol ist ein Mittelding zwischen Fahren und Reiten. Bei jedem Tritt des Pferdes schwingt die Gabeldeichsel auf und nieder und obgleich der Reisende auf Rädern dahinrollt, wird er doch kaum weniger durchgeschüttelt, wie bei einem Ritte.

Die Kirche von Vestre Slidre ist zehn Kilometer von Fosheim entfernt und die Fahrt dahin dauerte über eine Stunde.

Gleich aus dem ersten Hofe, an dem wir vorüberfuhren, bog eine Stolkjärre auf die Straße ein, in der würdevoll ein alter, weißbärtiger Bauer mit seiner Tochter saß, während der Sohn hinten auf dem Gepäcksbrett kniete und den Zügel führte.

Die Stolkjärre blieb stets hinter mir, auch wenn mein Pferd, welches etwas bequem war, langsam gieng und man anderwärts ohne weiters vorgefahren wäre.

Die Straße wurde immer belebter. Aus jedem Hofe rollten Kariole herbei, die vor mir herfuhren und oft in kaum möglicher Weise mit vier Personen besetzt waren: zwei Frauen auf den Armlehnen des Sitzes, zwei Männern auf dem Gepäcksbrette. Niemand gieng zu Fuße. Auch auf dem Slidrefjord, der zur Linken unter uns flutete, strebten vollbesetzte Kähne aufwärts und vom jenseitigen Ufer quer herüber.

Als wir in die Nähe der Kirche kamen, traten neue Bilder in das Straßenleben. Wo die Büsche, die sich zur Rechten an

der Lehne hinzogen, eine Stelle freiließen, da waren Kariole u. zw. soviele, als irgend wie Platz hatten, zusammengefahren und abgespannt worden. Die Pferde weideten in der Umgebung und wurden ebensowenig beaufsichtigt, wie die Fahrzeuge.

Vor der Kirche standen die zahlreichen Besucher in einzelnen Haufen; in der Mitte einer Gruppe bemerkte ich einen hochgewachsenen, weißhaarigen Herrn in schwarzer Kleidung und in seiner Gesellschaft die beiden norwegischen Damen von Fosheim. Es schien der Prediger zu sein. Junge Bursche trieben sich auf der Straße herum und neckten lachend meinen Skydsjungen, der ihnen sehr vergnügt antwortete. Junge Mädchen giengen zu Vieren und Sechsen, sich gegenseitig an den Händen haltend, auf und ab. Immerfort rollten Kariole heran, auch Fußgeher kamen an, die Leute vom jenseitigen Ufer, die den Kähnen entstiegen waren.

Nicht weit hinter der Kirche wurde ich von unserem Wagen eingeholt. Ich sandte das Kariol zurück und nahm wieder meinen Platz ein, den der Wirt von Fosheim bei der Kirche verlassen hatte.

Auf unserer weiteren Fahrt begegneten wir noch immer einzelnen, verspäteten Kariolen, die in größter Eile an uns vorbeifuhren; bald aber waren wir wieder allein auf der Straße.

Gegen elf Uhr erreichten wir die Station Löken am westlichen Ende des Slidrefjords, wo wir kurze Zeit hielten.

Hinter Löken erblickten wir zunächst den Lofos, jenen Fall der Bägna, mittelst welchem sie in den Slidrefjord gelangt. Hierauf wird das Thal enger, die Hänge treten näher zusammen und die Straße zieht hoch über der Bägna an felsigen Vorsprüngen vorüber, wo ihr durch Sprengungen Raum geschafft werden musste. Ringsherum ist Wald, nirgends sieht man Bauernhöfe, nur einzelne Blockhütten stehen am Straßensaume.

Bei einer solchen Hütte hielt der Wagen und Herr Schmidt wandte sich an uns mit den Worten: „Hier können Sie, wenn es Ihnen angenehm ist, ein kleines Concert anhören. Die alte Frau, die in dieser Hütte wohnt, ist eine Virtuosin auf der Langelaike, der norwegischen Zither, und erwirbt ihren Lebens-

unterhalt, indem sie den Reisenden, die sie anhören wollen, gegen ein kleines Entgeld ihre Weisen vorspielt.

Wir stiegen aus und schritten auf die Hütte zu; selbst unser Kutscher schloss sich an, nachdem er die Pferde an einen Zaunpfahl gebunden hatte.

Bei unserem Eintritt in die dunkle Holzstube, die sauber und nett gehalten war, empfieng uns eine alte Frau mit lebhaften, blauen Augen und blonden Zöpfen, in der Tracht von Valders gekleidet, und bot uns drei Stühle vor einem kleinen Tische an, der in der Nähe des einzigen Fensters stand. Hierauf holte sie aus der nebenan befindlichen Schlafstube ihr Instrument, legte es auf den Tisch und ließ sich an demselben nieder. Sie griff, um sich von der richtigen Stimmung zu überzeugen, einige Accorde und nahm uns dann mit großer Unbefangenheit und Gründlichkeit in Augenschein.

„Was sind das für Leute,“ frug sie in norwegischer Sprache Herrn Schmidt, „Engländer oder Amerikaner?“ „Das sind Deutsche“, antwortete dieser, „aber weit her, aus Österreich.“ „Österrike?“ entgegnete sie kopfschüttelnd und blickte auf uns mit einem Gesichtsausdruck, als ob sie sich im Stillen darüber wunderte, dass die Leute von dort nach Norwegen kommen.

Ihr Instrument bestand aus einem geraden, etwa 120 Centimeter langen Kasten von rechteckigen Querschnitt; es war mit drei Saiten bespannt, die über einen flachen, verschiebbaren Steg giengen. Auf einer dieser drei Saiten, die durch Drahtunterlagen vielfach abgetheilt war, wurde die Melodie mit den drei mittleren Fingern der linken Hand gegriffen und mit dem Daumen der rechten Hand angeschlagen, während der kleine Finger dieser Hand, mit einem Stahlhut bewehrt, auf den beiden anderen Saiten die Begleitung strich.

Sie spielte Volksweisen aus Valders und die eigenthümlichen Melodien der norwegischen Springtänze.

Jedesmal, wenn sie ein Stück schloss, blickte sie voller Genugthuung zu uns herüber, wie etwa eine Concertkünstlerin über ihr beifallklatschendes Publicum hinsieht. Ihre Vorträge verdienten thatsächlich Anerkennung, und sie wusste dies, denn unser

Beifall schien ihr nicht unerwartet zu kommen. Zum Schlusse führte sie uns einige Springtänze mittelst zweier Puppen vor, die sie während des Spieles mit dem Zeigefinger der rechten Hand durch eine Schnur sehr geschickt in Bewegung setzte.

Bei der Fortsetzung unserer Reise nahm die Gegend immer mehr den Charakter eines Waldthales an, in welchem die Straße mit mäßiger Steigung aufwärts zog. Nach etwa einstündiger Fahrt überquerten wir die Bägna, der Thalgrund erweiterte sich und wir sahen vor uns den Wasserspiegel des Vangs-Mjösen.

Gleich darauf hielten wir vor der Station Öilo, wo wir ein kaltes Gabelfrühstück einnahmen, das uns Ingeborg, die stattliche Wirtin, die nicht unter sechs Fuß misst, vorsetzte.

Das Thal des Vangs-Mjösen.

Das Thal des Vangs-Mjösen bietet ein ganz anderes Landschaftsbild dar, als das Valdersthal. Während das Letztere durch die Einförmigkeit seiner Thalwände, über welche nur selten niedrige Kuppen sich erheben, als ein in das Hochland eingesenkter Grund gekennzeichnet ist, erscheint das Erstere in der reichen Entwicklung seiner Lehnen, die beiderseits zu hohen Bergesgipfeln ansteigen, als der Thalboden eines vielgestaltigen Berglandes.

Das Valdersthal ist das treue Abbild eines norwegischen Fjeldthales, während das Thal von Vang große Ähnlichkeit mit einem Alpenthale aufweiset.

Die Verschiedenheit der äußeren Gestaltung beider Thalbildungen wird erklärlich, wenn man den Verlauf des Hochlandes von Valders in Betracht zieht. Das Hochland, in welches das Valdersthal eingesenkt ist, dehnt sich in weiten welligen Flächen zu beiden Seiten des Thalgrundes aus. Zwar ragen einzelne Kuppen und Rücken darüber auf, aber die Erhebungen verschwinden vor den Erstreckungen; nicht die Höhen, nur die Weiten sind mächtig.

Wer bei Fosheim (360 *m*) die Brücke über die Bägna überschreitet und den Säterweg, der an der bewaldeten Lehne emporführt, verfolgt, erreicht in anderthalb Stunden das Hochland und

kann nun in südwestlicher Richtung, also in einer Linie, die senkrecht zur Furche des Valdersthales steht, zehn bis zwölf Stunden weiter wandern, immer in der Höhe von 800—900 *m*, bis er endlich bei Ekre (792 *m*) das Hemsedal und die Hallingdalstraße erreicht.

Und wer bei Fagernäs (358 *m*) zum östlichen Thalrande von Valders emporsteigt und seinen Weg in nordöstlicher Richtung nimmt, braucht sogar zwanzig bis vierundzwanzig Stunden, um das 800—900 *m* hoch gelegene Fjeld zu überschreiten und in das Gausdal, welches sich gegen Lillehammer am Mjösen-See öffnet, zu gelangen.

Gegen Nordwesten hingegen, also senkrecht auf die bezeichnete, vom Hemsedal bis zum Gausdal reichende Linie, erhebt sich das Hochland von Valders allmählig bis zur Höhe von 1200 *m* und darüber, wird aber durch die äußersten Bergreihen der Hemsedalfjeldene einerseits und der Jotunfjeldene andererseits immer mehr und mehr eingeengt. An die Stelle der weiten Hochfläche tritt ein Berggebiet, das sich nicht nur durch die Entfaltung in die Breite, sondern auch durch Emporstreben zu mächtigen Höhen auszeichnet. Zwar erheben sich diese Berge im allgemeinen stets nur auf der Hochfläche des Fjelds, aber gerade am Vangs-Mjösen ragen sie so nahe dem Thalrande auf, dass ihre Abhänge, ohne vom Plateau unterbrochen zu werden, bis zum Thalgrunde niederfallen und somit den Charakter der norwegischen Fjeldgipfel vollständig verläugnen.

So ragen am Nordufer des Vangs-Mjösen das Vednisfjeld und das Skjyrifjeld und am Südufer das Grindafjeld (1708 *m*) und das Skjoldfjeld auf, deren Gipfel zwischen 1500 *m* und 1700 *m* hoch sind, so dass ihre gegen den See (468 *m*) gerichteten Hänge 1000 *m* bis 1200 *m* tief zum Spiegel desselben niederfallen.

Das Nordufer des Vangs-Mjösen zeichnet sich durch Steilabfälle aus, welche besonders am Skyrifjeld zu mächtigen Felswänden sich gestalten.

Am südlichen Ufer ziehen sich die Lehnen des Grindafjelds etwas vom See zurück, so dass sie einem breiten Ufersaum Raum lassen, auf welchem die Höfe von Kvam, Tune und Grindaheim liegen und die Kirche von Vang sich erhebt. Dagegen tritt das

Skjoldfjeld mit seinen felsigen Abstürzen ganz nahe an den See heran und die alten, festgelagerten Schutthalden, die dazwischen liegen, reichen bis zum Wasser nieder.

Der Vangs-Mjösen hat ganz das Gepräge eines Alpensees, sein Wasser ist tiefblau und seine Ufer vereinigen starre Wildheit mit feierlich ernster Schönheit. Er erinnert lebhaft an einen der schönsten Schweizer Seen, den Wallen-See.

Die Straße ist am südlichen Ufer des Sees geführt. Sie trifft unweit von Öilo auf einen Felsriegel, der bis auf Flussesbreite gegen die Abstürze des Nordufers vortritt und in welchen, ziemlich hoch über dem Wasserspiegel, eine schmale Bahn für sie eingesprengt werden musste. Dieser Weg, der nach dem Hofe Kvam der Kvamskleven heißt, erscheint wie ein verkleinertes Abbild der Finstermünzstraße, um so mehr als auch ein Tunnel vorhanden ist und Schutzdächer gegen Schnee- und Steinfälle nicht fehlen. Hinter Kvam entfernt sich die Straße etwas vom See, an welchen sie bei Tune wieder herantritt und seinem Ufer bis zum westlichen Ende folgt.

Von Öilo bis Skogstad.

Lappen in Grindaheim.

Wir verließen Öilo um halb zwei Uhr und trafen gegen drei Uhr ganz durchkältet vor dem Hôtel Grindaheim ein.

In dem engen, hohen Felsspalt, in dem der Vangs-Mjösen zwischen Öilo und Kvam liegt, war uns ein kalter Luftstrom mit außerordentlicher Gewalt entgegengestürzt, die sich nur um ein Geringes minderte, als wir das breitere Thal zwischen Kvam und Grindaheim erreichten. Der Wind war so furchtbar, dass bei einer Straßenwendung der Wagen nahe daran war, in den See hinab geschleudert zu werden. Nur einmal noch war ich in einer ähnlichen, kritischen Lage gewesen, u. zw. bei Rama, in der engen Thalschlucht der Narenta. Dort strömte vom Meeresufer der heiße, hochgespannte Sirocco zwischen den Felsen aufwärts, während hier eine kalte, schwere Bora von den schneebedeckten Bergen herabfloss und sich durch die Felsenenge drängte.

Bei unserer Ankunft in Grindaheim war Herr Schmidt zuerst besorgt, dass das Speisezimmer, in welchem die Temperatur 8° C. betrug, geheizt wurde. Dasselbe erwärmte sich in überraschend kurzer Zeit, obgleich in den eisernen Ofen nur eine Handvoll Holz gelegt worden war, mit welcher wir in unsern gemauerten Zimmern kaum eine merkbare Wirkung erzielen würden.

Bezüglich unseres Mittagessens waren wir wohl von Mr. Bennett vollständig in Stich gelassen worden, aber wir wurden trotzdem zufriedengestellt, da man uns sehr gut bereiteten Renthierbraten und eine Eierspeise vorsetzte.

Dass wir uns am Fuße der hohen Fjeldene befanden, auf denen das Renthier weidet, wurde uns durch einen Blick aus dem Fenster klar. In Haufen wirr durch einander geworfen, lagen dem Hause gegenüber zwischen Straße und See eine große Zahl von Renthiergeweihen.

Herr Schmidt zeigte uns ein sehr schönes Stück und meinte bedauernd: „In Christiania würde man dafür dreißig Kronen bekommen, hier wäre es mit fünf Kronen zu haben, wenn man es nur fortbringen könnte.“

Wenige Schritte von unserem Hôtel entfernt, steht die neue Kirche von Vang, welche an Stelle jener alten Stavekirche erbaut ist, die der preußische König Friedrich Wilhelm IV. vor etwa fünfzig Jahren angekauft und in das Riesengebirge nach Schlesien versetzt hat.

Vor der Kirche steht ein Runenstein, dessen Inschrift leider „Niemand zu lesen im Stande ist“, wie uns Herr Schmidt mit großem Bedauern versicherte. Ich machte ihm daher die Freude, ihm die Inschrift des Steins, „den die Söhne Goses für Gunar errichteten“, aus meinem Bädeker abzuschreiben und bin überzeugt, dass er bei seiner nächsten Reise hieher die Runen so fließend wie gewöhnliche Druckschrift lesen wird.

Bei unserer Weiterfahrt kamen uns drei auffallende Menschengestalten entgegen: ein Mann, von einem Weib begleitet, das ein Kind an der Hand führte. Alle drei waren in lange schlafrockähnliche Gewänder aus dunkelblauem, mit rothem Besatz versehenen

Wollenstoff gehüllt. Der Mann trug eine hohe, oben vierkantige Mütze, Weib und Kind dagegen waren mit helmartig geformten Hauben bedeckt. Die Leute erschienen sonntäglich sauber und nett und das Kind nahm sich in seinem langen, steifen Rock und mit der Helmhaube ganz allerliebst aus.

Es waren Lappen, von denen einige Familien mit ihren aus zahmen Renthieren bestehenden Heerden auf dem Fjeld zwischen Grindaheim und Marystuen an den Abhängen des Suletind sesshaft sind. Sie hatten sich offenbar zum Gottesdienst in Vang eingefunden.

Hinter Grindaheim merkt man sofort, dass man das Ende der seit einer Reihe von Jahren durchgeführten Neuherstellung der Valdersstraße erreicht hat.

Über Schutthalden auf und absteigend zieht unser Weg in Wellenlinien am Seeufer entlang und unser Kutscher erprobte seine Fahrkunst, indem er den Wagen mit großer Geschwindigkeit bergab rollen ließ, um ihn dann mittelst der angesammelten Kraft eben so schnell eine Strecke bergan treiben zu lassen. Auf diese Art wurde uns der etwas zweifelhafte Genuss zu Theil, den man sich durch die Benutzung einer russischen Rutschbahn verschafft.

Am Ende des Sees, wo die Bägna in tiefer Felsenklamm aus dem oberen Strandefjord herabstürzt, stiegen wir aus und betraten die Brücke, über welche ein Weg zu den Höfen von Kasa führt, die am jenseitigen Ufer liegen.

Der Anblick der Bägnafälle, welche tief unter uns mächtige Wassermassen hinabwälzten, machte selbst auf unser gegen stürzendes Wasser etwas abgestumpftes Empfinden großen Eindruck.

„Wie weit haben wir bis zu unserer Nachtstation Skogstad“, frug ich Herrn Schmidt. „Etwa ein halbes Stündchen“, antwortete dieser mit großer Bestimmtheit.

„Dann gehen wir zu Fuße“, schlug ich meiner Tochter vor, und der Wagen fuhr ohne uns weiter.

Ohne Überkleider, aber mit Gummimänteln und Regenschirmen versorgt, traten wir, froh darüber, wieder einmal unsere Füße rühren zu können, die Wanderung an.

Die Straße stieg allmählich, aber stetig bergan; zur Linken zogen mit Steintrümmern bedeckte und mit Birkengestrüpp bewachsene Hänge empor, von denen wildrauschende Wasserstürze niederfielen, zur Rechten dehnte sich der abschüssige Ufersaum des tief unter uns liegenden Strandefjords.

Wir schritten wacker aus, aber eine gute halbe Stunde war bereits verflossen und noch immer ließ sich keine Spur von unserer Nachtherberge entdecken. „Offenbar hat Herr Schmidt nicht Gehzeit, sondern Fahrzeit gemeint“, trösteten wir uns und wanderten rüstig weiter.

Der Strandefjord lag bereits hinter uns und uns zur Seite in tiefer Schlucht floss die Bägna; steile Hänge schlossen vor uns das Thal ab und nur ein einziger Hof erhob sich noch an der Lehne jenseits des Flusses. Sollte dies Skogstad sein?

Einige junge Mädchen, die einander an der Hand gefasst hielten, kamen uns lustwandelnd entgegen. Vielleicht waren also doch noch andere Wohnstätten in der Nähe, die sich bis jetzt unseren Blicken entzogen.

Wir giengen bereits eine Stunde. Es begann zu regnen und wenn wir auch genügend geschützt waren, so wurde doch bald das lebhafteste Verlangen in uns rege, rasch in's Trockene zu kommen. Aber nirgends war ein anderes Anwesen, als jener weit ab von der Straße liegende Hof zu sehen. Dort musste also jedenfalls unsere Nachtstation sein.

Endlich erreichten wir eine Brücke, über welche der Weg zu jenem Hofe hinüberführte. Und hier stand denn auch eine Steinsäule, die unsere Zweifel löste, denn sie war mit einem Posthorn bezeichnet und trug die Inschrift: Skydsstation Skogstad.

Wir öffneten die Gitterthüre, mit welcher die Brücke geschlossen war, überschritten die tief unter uns fließende Bägna und trafen nach einem raschen, etwa zehn Minuten dauerndem Gange auf dem Hofe Skogstad ein. Wir waren kaum unter Dach, als es mit Macht zu schneien begann.

Auch der Hof Skogstad (Waldstätte) bildet ein Viereck, an dessen Südseite das Hôtel und das Wohnhaus stehen, während die übrigen Seiten von Wirtschaftsbaulichkeiten eingenommen

werden, die einen großen Hof umschließen, nach welchem sich sämmtliche Gebäude öffnen. Das Hôtel hat vor dem Speisezimmer einen offenen Vorraum, in welchem die Stiege zum ersten Stockwerke emporführt, wo ein offener Gang dem Hause entlang läuft, von dem man in die einzelnen Fremdenzimmer gelangt.

Die Anordnung dieser Zimmer ist ganz eigenthümlich. Hinter je einem großen Zimmer, welches zwei Betten enthält und dessen Thüre auf den Gang mündet, liegen zwei kleine Cabinette, die gerade Platz für ein Bett und einen Waschtisch lassen. Es haben also drei Räume, in welchen vier Personen unterzubringen sind, nur eine Thüre zum Ein- und Ausgang, was besonders für Einzelnreisende nicht sonderlich bequem sein dürfte.

Unser Abendessen war vollständig den äußeren Umständen angepasst. Es wurden uns Schneehühner (Fjeld- oder Moorhühner) zum Thee gereicht, was vortrefflich zu dem Schneewetter, von dem wir überrascht worden waren, stimmte.

Als wir am nächsten Morgen erwachten, war die ganze Gegend mit einer leichten Schneedecke überzogen und die Temperatur auf 3 ° C. gesunken. Aber der Himmel war rein und wolkenlos und wir konnten deshalb wieder auf einen sonnenklaren Tag rechnen.

Herr Schmidt hatte mir zur Bergfahrt nach Nystuen ein Kariol bestellt, das ich jedoch gegen eine Stolkjärre umtauschte.

Die Stolkjärre, das Urbild des englischen Gig, ist ein zweirädriger Karren, welcher bei kaltem Wetter dem Kariol entschieden vorzuziehen ist, weil er einen Sitzkasten mit Fußbrett hat und daher die Möglichkeit bietet, die Füße mit Decken gut zu verwahren.

Gegen zehn Uhr verließen wir Skogstad.

Auf das Fillefjeld. Von Skogstad bis Nystuen.

Die Valdersstraße zieht hoch über der Bägna, an dem Nordgehänge des Kvamenös (1200 *m*) steil aufsteigend, in westlicher Richtung weiter.

Jenseits des Flusses, auf der Seite, wo Skogstad liegt, begrenzt ein Felsrücken das Thal, der sich im Horntind bis zur

Höhe von 1400 *m* erhebt, im Übrigen aber das Fjeld, welches Valders vom Tyinsee trennt, nicht wesentlich überragt.

Die Aussicht ist bei Beginn der Bergfahrt eine sehr beschränkte. Niedriges Birkengestrüpp, mit Schnee überzogen, bedeckt die Lehne, an der die Straße gerade aus, ohne Windungen emporsteigt, immer dem Rande des Fjelds entgegen, über dem man den lichten Himmel erblickt.

Wenn wir in den Alpen thalaufwärts fahren, so kommt es häufig vor, dass sich vor uns die gegenüber stehenden Lehnen in einander schieben und es den Anschein hat, als ob uns kein anderer Ausweg bliebe, als an den Hängen empor und über die Bergrücken hinüber zu klimmen. Wir wissen aber aus Erfahrung, dass dem nicht so ist, dass die in einander geschobenen Hänge sich wieder öffnen und wir schließlich über ein Joch, das tief unter den Höhen liegt, die sich uns entgegenstellten, in das anschließende Thal gelangen.

Anders ist es jedoch in Norwegen, wenn die Fahrt von einem Thal zum andern über das Fjeld führt. Die Thäler durchbrechen das Hochland nicht und die Thalschlüsse erscheinen als tiefe Kessel, deren Wände bis an das Fjeld hinanreichen, von welchem die Bäche in Wasserstürzen herabschießen. Die Lehnen, an denen man emporfährt, bilden einen geschlossenen Hang, über welchen man unter allen Umständen hinauf muss bis zur Kante, von der das Weiße des Himmels niederblickt.

So zog unser Weg in gleichmäßiger Steilheit an den Nordabfällen des Kvamenös empor, welche die Südwand des Thalkessels bilden, in dem wir uns befanden.

Eine neue, weniger steil ansteigende Straße ist hier im Baue begriffen und wir kreuzten wiederholt die Windungen derselben und kamen an den dabei beschäftigten Arbeitern vorüber.

Allmälig wurde das Birkengestrüpp immer niedriger, die Blätter verschwanden an seinen Zweigen, und braunes Gesträuch, an dessen Reisern kaum noch die Blattknospen sich angesetzt, kroch am Boden hin. Schon trat uns an den Hängen nicht mehr der schüttere Neuschnee allein entgegen; große Flecken alten Schnees lagen auf denselben und schlossen sich immer mehr zusammen, je höher wir kamen.

Endlich hatten wir den Rand des Fjelds erreicht und die Straße überschritt den Quellbach der Bägna, der aus dem Utrosee bei Nystuen kommt. Rings um uns lag eine öde, zum größten Theile von Schnee bedeckte Fläche. Nur nach vorne erhoben sich zwei Felsrücken, der Borrenös (1484 *m*) zur Linken und der Stugunös (1471 *m*) zur Rechten und boten im Vereine mit dem dazwischen liegenden Fjeld das Bild eines breiten Hochthales dar, das allein in der einförmigen Umgebung nicht fremdartig erschien.

Rechts an der Straße stand eine kleine Blockhütte. Hier zweigt ein Weg in nördlicher Richtung ab, der an dem Stugunös vorbei, über das Fjeld und über jenen niedrigen Felsrücken hinüber führt, hinter welchem der Tyinsee liegt. Es ist der neue Weg, den der norwegische Touristenverein angelegt hat, um einen bequemen Zugang von Skogstad und Nystuen zum Tyinsee und in die Jotunfjeldene zu schaffen.

Auch vor uns erhob sich das Fjeld in mäßiger Steigung und länger als eine halbe Stunde fuhren wir langsam über die Hochfläche einer Schneekante entgegen, die sich in langer Linie zwischen den Abfällen des Borrenös und des Stugunös erstreckte. Endlich hatten wir dieselbe erreicht, die Straße bog nach rechts ab und Nystuen lag vor uns. Die Schneekante aber stellte sich als die beschneite Eisdecke des Utrosees dar, der in seiner ganzen Ausdehnung noch zugefroren war.

Es war ein Uhr Mittags, als wir vor dem Hôtel Nystuen hielten.

Nystuen, das sich aus der ehemaligen Fjeldstue im Laufe der Zeiten zu einem ansehnlichen Hofe ausgestaltet hat, ist in den letzten Jahren durch ein stattliches, zweistöckiges Hôtel vergrößert worden, das zur ebenen Erde Küche, Speisesaal, Conversations- und Rauchzimmer umfasst und in den beiden Stockwerken etwa dreißig Fremdenzimmer enthält. Das Gebäude ist ganz aus Holz errichtet, außen und innen sehr nett und in gutem Geschmack ausgestattet, und wir waren überrascht, auf öder, einsamer Hochfläche, 1000 *m* über dem Meere, wo nicht einmal die Zwergbirke mehr fortkommt, eine so bequeme Gastherberge zu finden. Neben dem Hôtel steht das einstöckige Wohnhaus, welches ebenfalls Fremdenzimmer enthält, und diesem gegenüber

liegt ein langes Wirtschaftsgebäude, in dem sich unten die Ställe und darüber die Futterböden befinden. Letzteren entlang läuft an der dem Hofe zugekehrten Seite ein offener Gang, auf welchem eine große Zahl von Renthiergeweihen ausgelegt war.

Alle Gebäude sind mit ihrer Schmalseite nach Westen gerichtet, um den Stürmen besser Trotz bieten zu können.

Das Thermometer zeigte 5 ° C., ringsum lag Schnee, nur an günstig gelegenen Stellen hatte die Ausaperung begonnen und sprießten die ersten Krokus aus dem nassen Boden hervor.

Sicherlich muss man in den Alpen bis zur Höhe von 2400 *m*, also um 1400 *m* über die Meereshöhe von Nystuen aufsteigen, um Mitte Juni die Landschaft noch so tief im Winter zu sehen, wie hier.

Wir mussten in der Gewöhnung an kühle Temperaturen schon große Fortschritte gemacht haben, weil wir es vorzogen, während der Zeit, welche die Bereitung unserer Mahlzeit erforderte, einen Gang auf der Straße zu machen, statt in dem geheizten Conversationszimmer zu verweilen. Freilich war der Aufenthalt im geschlossenen Raume für uns geradezu peinlich geworden, da die Wirkung der scharfen und kühlen Fjeldluft sich unverweilt bei dem Betreten des Zimmers durch ein sehr lästiges und schmerzhaftes Gesichtsglühen äußerte.

Das Mittagsmahl, das uns etwa eine Stunde nach unserer Ankunft gereicht wurde, vereinigte die Genüsse von Grindaheim und Skogstad, denn es bestand aus Renthierbraten und Schneehühnern, worauf zum Schlusse eine Omelette folgte.

Als wir zur Abreise bereit vor unserm Wagen standen, trat ein ländlich gekleideter Mann mit stattlichem Vollbart an unsern Kutscher heran und schüttelte ihm die Hand.

„Das ist Knut Knutsen, der Besitzer von Nystuen“, stellte Herr Schmidt vor.

Herr Knut Knutsen Nystuen rückte höflich seinen Hut und betrachtete uns mit unverkennbarem Wohlwollen, während ihm Herr Schmidt auseinandersetzte, woher wir seien und wohin wir giengen. Wir waren inzwischen eingestiegen und grüßten zum Abschied, Herr Knut Knutsen rückte nochmals höflich den Hut und der Wagen rollte fort.

Vom Fillefjeld hinab in das Lärdal.

Von Nystuen bis Marystuen.

Von Nystuen (992 *m*) ab steigt die in westlicher Richtung weiter ziehende Straße noch eine kurze Strecke an, ehe sie die ganz unauffällige Wasserscheide (1004 *m*) des Fillefjeld erreicht. Die Gegend macht hier nicht mehr den Eindruck eines breiten Hochthales. Die Abfälle des Borrenös und des Stugunös erscheinen weit auseinander gerückt, erstere nach Süden, letztere nach Norden geschoben. Man befindet sich wieder auf der freien Hochfläche, die mit ihren kahlen Kuppen und schneeerfüllten Mulden einen trostlosen Anblick gewährt.

In der Nähe der Wasserscheide steht die verschlossene Hütte des Kirkenstolsäters. Hier bog ehemals der alte Weg (den gamle Vei) ab und überschritt, fortwährend noch ansteigend, in südwestlicher Richtung das Fjeld, um vom Rande desselben geradeaus nach Marystuen hinabzusteigen.

Die neue Straße dagegen behält die westliche Richtung bis zur Blockhütte des Grönlidsäters bei und wendet sich erst dann einer südwestlich verlaufenden, seichten Bodenfurche, dem Smeddal, zu, dessen Sohle von zwei zugefrorenen Seen, dem Grönlid-Vand und dem Smeddal-Vand (941 *m*) erfüllt ist. Durch beide Seen fließt die Lära, die aus den Sule-Vandene, an den Abhängen des Suletind (1770 *m*), entspringt, das Fillefjeld überquert und bei dem Grönlidsäter in das Smeddal tritt.

Die Straße, die immer an dem linken Hang des Smeddals hinführt, steigt am Ende des Smeddalssees wieder etwas an und gelangt, bei den zwei Blockhütten des Brusesäters vorüber, an den Abhang (988 *m*), wo das Fjeld nicht mehr gegen die Mulde des Smeddals hinabzieht, sondern zum Lärdal niederfällt, in welches die Lära sich aus dem Smeddal hinunterstürzt.

Der Abhang zum Lärdal zeigt bereits den Einfluss des Westklimas, denn er ist mit niedrigem Birkengestrüpp bedeckt, das je tiefer man kommt, allmälig immer mehr das Aussehen von Gebüsch und endlich von Niederwald annimmt. Oben am Rande des Fjelds sprossen allerdings kaum die Blattknospen an

Maßstab 1:800.000.

0 5 10 20 30
Kilom.

den Reisern der Birke, unten im Lärdale aber erscheinen ihre Zweige bereits vollständig mit zartem, frischem Laube bedeckt.

Die Straße zieht in zahlreichen, gut angelegten Windungen über den Abhang hinunter, so dass man vom Brusesäter bis nach Marystuen bei Anwendung eines Hemmschuhes meist im Trabe fahren kann.

Wenn man in Marystuen angelangt, einen Blick nach rückwärts wirft, so ist man nicht wenig erstaunt über den Anblick, den der alte Weg (gamle Vei) gewährt. Wie ein Pfad zum Himmel steigt er in gerader Linie zum Fjeldrand empor, über den nichts mehr sich erhebt, als das Firmament, das sich darüber wölbt.

Marystuen (803 *m*) liegt nicht im Lärdal, sondern auf einer Stufe des etwa 300 *m* hohen Steilabhanges, der vom Fillefjeld zum Lärdal niederzieht. Ursprünglich wie Nystuen eine ärmliche Fjeldstue ist Marystuen jetzt ein Hof mit einem ziemlich geräumigen Hôtel, das vielfach als Sommerfrische benutzt und der gesunden Fjeldluft wegen als Sanatorium bezeichnet wird.

Wir waren gegen vier Uhr von Nystuen aufgebrochen und langten nach zweistündiger Fahrt in Marystuen an.

Als unser Wagen vor dem Hôtel hielt, erschien der Besitzer, reichte unserm Kutscher die Hand, richtete einige Fragen an ihn, wobei er einen Blick auf uns warf und verschwand wieder im Hause, ohne sich weiter sehen zu lassen.

Ich versuchte vor dem Abendessen einen Spaziergang zu machen, musste mich jedoch darauf beschränken, auf der Straße bergauf und bergab zu wandeln, da ein anderer Weg ebensowenig wie eine ebene Strecke vorhanden war.

Auf dem Hofe, der dem Hôtel gegenüber auf der andern Seite der Straße liegt, rief man das Vieh, das tief unten an den Hängen weidete, und die ganze Heerde zog friedlich an mir vorüber.

Aber trotzdem das Vieh hier schon auf die Weide gieng, erinnerte doch mancherlei noch an das Fjeld. Die Temperatur betrug nicht mehr als 6° C., neben dem Bache, der über die Lehnen zum Lärdal hinunter stürzt, lagen Renthiergeweihe und das Abendessen brachte uns noch immer Schneehühner.

Im oberen Lärdal.

Die Stavekirche in Borgund. Husum.

Als wir am nächsten Morgen um neun Uhr zur Abfahrt bereit waren, traf bereits ein Wagen von Nystuen ein und zwei Damen stiegen aus. Der Kutscher des neu angekommenen Wagens sprach lebhaft mit Herrn Schmidt, der uns dann mittheilte, dass noch weitere acht Wagen von Nystuen unterwegs seien. „Nystuen", fuhr er fort, „war heute Nacht von nicht weniger als 25 Reisenden besetzt, man hatte dort nur Renthierfleisch für sie und kaum genügend Brod."

Es muss auffallend erscheinen, dass, während wir auf der Valdersstraße bisher ganz allein gewesen waren, nun plötzlich eine so große Zahl von Reisenden hinter uns her kam. Die Erklärung ist einfach. Wir wollten heute in Lärdalsören eintreffen, weil morgen früh von dort, das Einzigemal in dieser Woche, der Dampfer nach Gudvangen abgieng, wohin wir gelangen mussten, um unsere Reise nach Bergen fortsetzen zu können. Aber so wie wir, trachteten auch alle andern Reisenden, die gleich uns nach Bergen wollten, heute Abend in Lardalsören einzutreffen. Während man nun die Fahrt von Christiania nach Lärdalsören in der Regel in drei Tagen zurücklegt, hatte ich dem Rathe des Herrn Schmidt folgend, vier Tage hiezu bestimmt, und wir waren demnach unseren Reisegenossen, die einen Tag später von Christiania abfuhren, immer weit voraus und durften erwarten, erst in Lärdalsören mit ihnen zusammen zu treffen.

„Aber nun müssen wir uns sputen, damit wir nicht in irgend einer Station überholt werden", meinte Herr Schmidt, „die beiden amerikanischen Damen, welche eben angekommen sind, werden knapp hinter uns sein."

Die Straße senkt sich von Marystuen sehr steil über den Abhang hinab, überschreitet den Fluss, der uns fortan zur Linken bleibt und zieht im Lärdal weiter, wo sich unser Auge endlich wieder an dem Anblick grüner Uferränder und bewaldeter Höhen erfrischen konnte.

Das Thal selbst ist ein tiefer Grund, der zwischen gewaltigen Bergmassen gelegen ist; überall strömen Wasseradern und Bäche von den Steilhängen nieder.

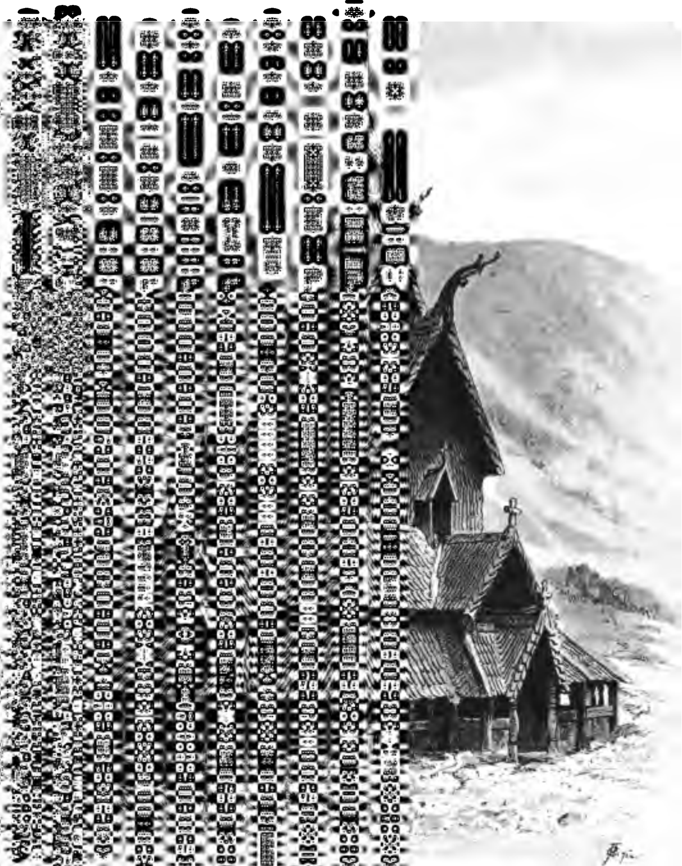
Die Straße gieng auch weiter noch immer stark bergab und in einer Stunde waren wir bei der Brücke von Börlaug, über welche die Hallingdalstraße in die Valdersstraße einmündet. Die Thalsohle wird nun breiter und die Neigung derselben geringer. Zerstreut im Thale liegen einzelne Hütten, alle roth angestrichen und mit grünen Rasendächern versehen. Auf einzelnen dieser Dächer erhebt sich Strauchwerk, auf andern ragen kleine Birkenstämmchen empor, auf allen aber entfalten, wie auf einem Treibbeete die Wiesenblumen, früher wie auf den Wiesen selbst, ihre Blüten. Diese Rasendächer werden in der Weise hergestellt, dass auf die Bretterverschalung des Daches Birkenrinde genagelt und auf diese etwa ein Fuß hoch lehmige Erde und Rasen gelegt wird.

Gegen Mittag hielt unser Wagen vor der alten Stavekirche von Borgund, welche aus der Mitte des 12. Jahrhunderts stammt, der aber Herr Schmidt in wohlwollender Weise ein Alter von mindestens tausend Jahren beimaß. Immerhin verdient ein Holzbau, welcher länger als 700 Jahre besteht und jedenfalls einer der ältesten der Welt ist, unsere Beachtung im vollsten Maße.

Die Stavekirche von Borgund ist ein Muster jener Holzkirchen, die in Norwegen bei Einführung des Christenthums errichtet wurden und deren Baustil im Wesentlichen ungeändert durch Jahrhunderte sich erhalten hat. Man nennt sie Stavekirchen (Stabkirchen), weil ihr Holzwerk nicht, wie es zu jener Zeit in Norwegen üblich war, lediglich aus wagrecht über einander gelegten Balken (im Blockverbande) gebildet wurde, sondern bei Zusammenfügung desselben aufrecht stehende Pfosten (Stäbe) zur Verwendung kamen (Stabwerk).

Die Borgundkirche besteht aus einem großen rechteckigen Raum (der Hauptkirche), an den ein zweiter (das Chor) sich anschließt, der kürzer und schmäler gehalten und mit einem halbrunden Ausbau (der Altarnische) abgeschlossen ist. Jeder der beiden ersteren Räume ist aus einem Mittelschiff und zwei Seitenschiffen in der Weise gebildet, dass, wie bei den Basiliken, das Mittelschiff höher als die beiden Seitenschiffe emporgeführt und von den letzteren durch zwei Säulenreihen getrennt ist. Da die Seitenschiffe durchwegs gleich breit sind, alle Dächer aber gleiche Neigung haben, so erscheint das Mittelschiff des Chores nicht

[illegible] er als das Mittelschiff der [illegible] r beider Mittelschiffe bilden [illegible] unten von einem bedeckten



[illegible] irche.

[illegible] geschlossen, theilweise offen [illegible] nd an der Vorderseite öffnen [illegible] tale. Fenster sind nicht vor- [illegible] unde Löcher, die hoch oben

unter den Dächern der Mittelschiffe angebracht sind und spärliches Licht in das mystische Halbdunkel der Kirche gelangen lassen.

Der Anblick des alten Holzbaues ist überraschend. Über den niedrigen Säulengang erheben sich, durch ein schmales Band getrennt, zwei steile Dachreihen (die Dächer des Ganges und der Seitenschiffe), darauf folgt ein etwas höherer senkrechter Absatz und darüber ragt eine dritte, ebenso steile Dachreihe (die Dachreihe der beiden Mittelschiffe) auf, deren höchster First durch drei thurmartig über einander gesetzte Dachreiter mit hochaufschießender Spitze gekrönt ist.

Von den Ecken des höchsten Dachfirstes und des untersten Dachreiters ragen, wie Schiffsschnäbel gestaltet und in Drachenköpfe auslaufend, die Firstbalken aufwärts und verleihen dem ganzen Bauwerk mit seiner Schindelpanzerung ein eigenartiges phantastisches Aussehen.

Die Stavekirche von Borgund ist gegenwärtig außer Gebrauch. Eine neue, geräumige Holzkirche ist nicht weit davon errichtet worden, in einem Baustil, der an die alte Stavekirche erinnert und für alle neueren Landkirchen Norwegens typisch ist.

Hinter Borgund bildet der Lärdals-Elv einen schönen Wasserfall, den Svartegelfos, und die Straße tritt in einen wilden Engpass ein, in welchem sie dem Flusse entlang führt, der zwischen gewaltigen Felsen in der Tiefe dahinbraust.

Es ist die Schlucht, welche die Wässer des Sees, der einst das Thal füllte, in den Felsendamm von Windhellen gebrochen haben. Die Straße durch diese Felsklamm besteht erst seit dem Jahre 1872, in früherer Zeit gieng der Weg über den Felsriegel Windhellen, der das Thal absperrt, hinüber.

Am Ausgange der Felskluft liegt die Station Husum (326 *m*), die wir gegen ein Uhr erreichten und wo wir Mittagsrast hielten.

Im unteren Lärdal.

Von Husum bis Lärdalsören.

Mit lebhafter Antheilnahme hatten wir bei unserer Thalfahrt das rasche Fortschreiten in der Entwickelung der Vegetation

beobachtet. Wir freuten uns, wieder grüne Matten und Tannen- und Fichtenwälder zu sehen, und begrüßten in Husum mit großem Vergnügen einen blühenden Apfelbaum, den ersten seit unserer Abfahrt von Tomlevolden (140 *m*). Und noch ein Anblick, den wir entbehrt hatten, seitdem wir unsere Wagenfahrt angetreten, ward uns in Husum zum erstenmale wieder gewährt.

Wir fanden daselbst zwei Kinder, prächtige Mädchen im Alter von 3 bis 4 Jahren mit flachsblonden Haaren, blauen Augen und mit runden Bausbacken wie die Weihnachtspuppen.

Als wir nach Verlauf einer Stunde zum Mittagessen geladen wurden, fanden sich auch jene beiden amerikanischen Damen zu Tische ein, die zur Zeit unserer Abfahrt in Marystuen eingetroffen waren. Sie sprachen beide vortrefflich deutsch, da sie schon den zweiten Sommer in Europa zubrachten und den Winter über in Dresden gelebt hatten. Sie erzählten von der Hungersnoth in Nystuen und von den Unannehmlichkeiten ihrer Fahrt, die mehr einer Jagd glich, weil gleichzeitig mit ihnen drei große Reisegesellschaften denselben Weg verfolgten: eine amerikanische aus fünf, eine englische aus zehn und eine deutsche aus acht Personen bestehend.

Die beiden Damen hatten den Wunsch, so zeitlich als möglich nach Lärdalsören zu gelangen, um daselbst vor dem Eintreffen der nachfolgenden drei Gesellschaften Unterkunft zu finden. Wir kamen ihnen insoferne entgegen, als wir sie bei unserer gemeinschaftlichen Abfahrt einluden, uns vorzufahren, was ihr Kutscher jedoch, ehe er von unserm Wagenführer hiezu ausdrücklich ermächtigt war, um keinen Preis thun wollte.

Die sämmtlichen Fuhrwerksbesitzer an der Valdersstraße bilden nämlich eine Vereinigung, welche die Regelung des Verkehres sich zum Ziele gesetzt und daher unter Anderem mit gutem Grunde untersagt hat, dass Wagen einander während der Fahrt vorfahren. Man kann also von nachfolgenden Reisenden nur überholt werden, während man sich in einer Station aufhält. Diese vortreffliche Einrichtung, die in dem ruhigen, gelassenen Wesen des Norwegers, das ihm jedes Vordrängen verächtlich erscheinen lässt, wurzelt, ist nichts Anderes als die Übertragung

eines unter den Einheimischen thatsächlich bestehenden Brauches auf die Fremden, die vielfach nicht mit der landesüblichen Zurückhaltung begabt sind.

Unmittelbar bei Husum fällt der Lärdals-Elv über eine Felsstufe nieder; die Straße geht eine kurze Strecke am rechten Ufer weiter und tritt, indem sie den Fluss überschreitet, in eine zweite Thalenge ein, in welcher ehemals, wie bei Windhellen, die Wasser zurück gestaut wurden, so dass der kleine Thalgrund von Husum, ehe der Fluss sich tiefer und tiefer eingeschnitten, ebenfalls von einem See erfüllt war. In der Felsklamm führt die neue, vortrefflich angelegte Straße, hoch über dem tosenden Fluss, an steilrechten und überhängenden Felswänden entlang. Der alte, seiner Gefährlichkeit wegen einst berüchtigte Weg vermied die Thalenge und stieg über die steilen Schutthalden, die auf den Felsen des rechten Ufers lagern (die Galden) zu dem Hofe Galderen hinüber, neben dem sich ein Wildbach hoch vom Fjeld herniederstürzt und den Store Soknefos bildet.

Hier verlässt die neue Straße die Felsschlucht und kehrt wieder zum rechten Flussufer zurück, an welchem die eigenthümliche Gestaltung des Thalhanges auffällt. Ganz verwundert schaute ich empor. In ziemlicher Höhe über der Straße und gleichlaufend mit derselben zog ein Eisenbahndamm an der Lehne dahin. Unten die Straße und darüber die Bahn, dieses Anblickes sind wir in den Alpen gewohnt, hier aber war es nicht Wirklichkeit, sondern Täuschung.

Was mir als Eisenbahndamm erschien, war eine Geröllstufe, das Stück einer alten Moräne, die ehemals das Thal erfüllte.

Man befindet sich in einem tiefen, von hohen Thalwänden umschlossenen Grunde; nur auf der anderen Seite des Flusses öffnet sich ein steilansteigendes Hochthal, das Opdal, welches zwischen schneebedeckten Bergmassen hinanzieht.

Als wir an einer Hütte vorüberfuhren, bei welcher ein kleiner Gartengrund durch einen Heckenzaun abgegrenzt war, hätten wir beinahe den Wagen halten lassen, weil in der Hecke sich ein Strauch mit blühenden Flatterrosen zeigte: so sehr freute uns dieses Zeichen eines milderen, menschenfreundlicheren Klimas.

Eine kurze Zeit machten wir in Blåflaten Halt und erreichten dann, nachdem nochmals der Fluss überquert worden war, die Häusergruppe Lärdal mit der Kirche und dem Pfarrhaus.

Die Thalsohle erweitert sich immer mehr und mehr und breitet sich allmählich zu einer schmalen Ebene aus, in welcher der Lärdals-Elv so ruhig dahin fließt, als ob er sich niemals vom Fjeld heruntergestürzt und durch Felsklammen gedrängt hätte, sondern immer von grünen Uferrändern umsäumt gewesen wäre. Nirgends erblickt man auffällige Ablagerungen von Geschiebe und Geröll, obgleich die Thalsohle durchgehends Schwemmland des Lärdals (Lärdalsör) ist. Endlich lag der Markt Lärdalsören vor uns. Es war gegen fünf Uhr nachmittags.



II.

Im Fjordbereich.

Von Lärdalsören über Gudvangen und Vossevangen nach Bergen.

Lärdalsören.

In Lärdalsören war vormittags Pferdemarkt gewesen. Noch immer waren viele Leute aus der Umgebung im Orte anwesend. Überall sah man Pferde und Kariole und reges Leben herrschte auf der Straße.

Unser Wagen hielt vor Lindströms Hôtel, dessen freundlicher Besitzer sich entschuldigen zu müssen glaubte, dass er für uns nur zwei Zimmer im zweiten Stocke freihalten konnte, die einzigen, die zur Zeit unserer Bestellung zur Verfügung waren. Als er uns hinauf begleitete, erklärte er mir, dass das gegenüberliegende, ihm gehörige Haus vollständig von Amerikanern, das erste Stockwerk des Hôtels von Engländern und das zweite von Deutschen besetzt sei.

„Sie trennen also die verschiedenen Völkerschaften?“ frug ich ihn lächelnd, worauf er sehr gewandt erwiederte, dass es ihm nur darum zu thun sei, die Landsleute einander näher zu bringen.

Ich hatte ein Eckzimmer mit zwei Fenstern, wovon das eine nach Westen, das andere nach Süden gieng. Strahlend und warm drang die hochstehende Abendsonne zu dem westlichen Fenster herein und verbreitete langentbehrtes Behagen in dem kleinen Raume.

Gegenüber lag ein Garten, in welchem die Fliederbüsche in voller Blüte standen, wie in den Gärten Prags zur Zeit unserer Abreise.

Das südliche Fenster gieng auf die Straße, die gleichfalls im Sonnenschein erglänzte und Bilder lebhaften Verkehres darbot.

Zunächst fuhren zwei mit Koffern hochbepackte Wagen vor, denen sechs Personen entstiegen, drei junge Mädchen, eine ältere Dame, ein älterer Herr und ein Courier. Das war die amerikanische

Reisegesellschaft, die uns knapp auf dem Fuße gefolgt war und in dem gegenüberliegenden Hause untergebracht wurde.

Bald darauf rollten drei Wagen herbei, die mit zehn Personen besetzt waren, vier jungen Mädchen, drei älteren Damen und drei Herren. Das waren die Engländer; sie wurden unter uns im ersten Stockwerke einquartiert.

Endlich kamen wieder drei Wagen und brachten die deutsche Gesellschaft, die aus drei jungen Mädchen, einer älteren Dame und vier Herren bestand. Nun wurde es lebhaft neben uns. Die Auswahl der Zimmer, die Zubringung des Gepäckes machten längere mündliche Verhandlungen auf dem Corridor nothwendig, bei welchen ich unfreiwilliger Ohrenzeuge sein musste.

Vor allem machte sich eine kräftige, energische Stimme vernehmlich, bald anordnend und befehlend, bald in launigen Bemerkungen sich ergehend, an denen ich mich im Stillen ergötzte. Wäre die laute Verhandlung statt in deutscher in englischer Sprache geführt worden und mir sonach unverständlich geblieben, so hätte sie mich wahrscheinlich mehr belästigt als unterhalten und Herr Lindström handelt also sicherlich klug, wenn er nur Landsleute einander so nahe bringt, dass sie Zimmernachbarn sind.

Die Straße erinnerte noch immer an die Lebhaftigkeit des Marktverkehres. Landleute, zu Zweien und Dreien auf einem Kariol sitzend, fuhren in raschem Trabe bei dem Hôtel vorüber, augenscheinlich ihren Heimstätten zu. Junge Mädchen giengen Hand in Hand reihenweise auf und nieder. Die Burschen lenkten, auf dem Gepäcksbrett stehend, ihre Kariole geschickt an die Mädchengruppen heran, um zur Mitfahrt einzuladen. Diese Einladung wurde stets vorerst durch verschämtes Ablehnen beantwortet, auf dringliches Zureden aber endlich angenommen, worauf die Mädchen je zu Zweien die Kariole bestiegen, die nun so rasch, als die Pferde laufen konnten, davon jagten.

Auch die deutschen Herren traten vor das Hôtel, angeführt von dem Besitzer der mir bereits bekannten Stimme, einem Hamburger, wie ich später erfuhr. Er war ein hochgewachsener, älterer Herr, der sich mit großer Ungezwungenheit bewegte, als

ob die Leute, welche die Straße füllten, ihm seit Langem bekannt und vertraut wären. „Nun Petersen“, rief er seinem Kutscher, einem jungen Burschen zu, „wo sind Deine Schwestern?“ Dieser sprang grüßend herbei und stellte ihm zwei in der Nähe stehende Mädchen vor, die unser Landsmann in freundlicher Weise ansprach, während er ihnen die Hand reichte, worauf sie verlegen und mit den landesüblichen Knicksen antworteten, sich dann aber schleunigst umwandten und lachend davon liefen, was wiederum bei Petersen und den deutschen Herren große Heiterkeit hervorrief.

Auch wir hatten unser Zimmer verlassen, um einen Gang zum Landungsplatz der Dampfer zu machen.

Lärdalsören ist eine Ortschaft von mehr als 800 Einwohner. In der Nähe von Lindströms Hôtel stehen die Häuser dicht aneinander gereiht zu beiden Seiten der Straße und man gewinnt den Eindruck in einer kleinen Stadt zu sein. Hier ist die Kirche und die Schule, das Post- und Telegraphen-Amt, die Apotheke und ein zweites Hôtel, das Lärdalsören-Hôtel.

Unter allen Uferorten am Sognefjord hat der Markt Lärdalsören den lebhaftesten Verkehr, weil er mit Bergen sowohl, wie mit Christiania in zweifacher Richtung verbunden ist. Bergen kann entweder ausschließlich zu Wasser über den Sognefjord oder zu Wasser und zu Land über den Näröfjord und über Vossevangen erreicht werden; nach Christiania aber führen die beiden einzigen Straßen, die vom Sognefjord ausgehend das Hochland überschreiten, die Valdersstraße und die Hallingdalstraße. Allerdings währt der große Touristenverkehr nur von Ende Juni bis Anfang September, in welcher Zeit die Diligence-Unternehmung ihre Wagen auf der Valdersstraße verkehren lässt, der Dampfer Lärdal täglich einmal zwischen Lärdalsören und Gudvangen hin und wider fährt und außerdem dreimal in der Woche Schiffe nach Bergen abgehen und von dort ankommen.

Wenn man nach einer Fahrt durch den in allen seinen Verhältnissen großartigen Sognefjord bei Lärdalsören an das Land steigt, so mag diese Uferstätte dem verwöhnten Blicke vielleicht wirklich so reizlos erscheinen, wie L. Passarge sie schildert: „Wie ein paar verlorene Spielzeughäuschen liegt Lärdalsören auf der öden baumlosen Ebene des Lärdals-Elv. Ringsum

starren steile, über tausend Meter hohe Gebirge. Auch nach der Fjordseite schieben sich Bergzüge vor und hemmen den Blick. So schließt sich nach allen Seiten der wilde, unfreundliche Thalkessel.“

Mit anderen Augen jedoch sahen wir, vom Fillefjeld kommend, die kleine Thalweitung bei Lärdalsören an, wo unsere Blicke wieder auf Felder und Gärten, Wiesen und Wald fielen, die Sonne uns entgegenleuchtete und der Wärmestand der Luft die gewohnte sommerliche Höhe erreichte. Die hohen, schneebedeckten Felsberge, die von blauen Duft umwoben, ernst und trotzig uns entgegentraten, wichen, sobald wir näher kamen, bescheiden rechts und links zur Seite. Wie all die tiefen Kessel des Lärdals, durch welche wir heute unsere Fahrt genommen, sich geöffnet hatten, so erschlossen sich auch bei Lärdalsören die in einander geschobenen Bergseiten und ließen uns den Ausblick auf die Meeresflut frei, die sich in enger Felsenschlucht tief in das Land hereindrängt.

So standen wir denn am Ufer des Lärdalsfjordes, von wo wir kommenden Tages mit dem Dampfer über den Sognefjord, den Aurlands- und Näröfjord nach Gudvangen gelangen wollten, um dann durch das Närödal und über den Stahlheims-Kleven empor, Stahlheim, das Ziel unserer morgigen Reise zu erreichen.

Wir freuten uns lebhaft der in Aussicht stehenden genussreichen Fahrt und sahen mit Befriedigung, dass der Himmel, welcher hoch und licht über uns sich wölbte, für morgen gutes Wetter versprach.

Wohl hatten wir die Eigenart der norwegischen Gebirgslandschaft bereits kennen gelernt, ihre breiten schneebedeckten Bergflächen, ihre tief eingesenkten Thäler und hohen Wasserfälle gesehen; aber morgen sollte sich zu Berg und Thal die Meeresflut gesellen, das Hochland aus spiegelnder Wasserfläche sich erheben und die Fjordlandschaft in ihrem reizvollen Gepräge uns entgegentreten. Überdies versprach die mildere Witterung des Fjordbereiches jenes fröstelnde Unbehagen ferne zu halten, das wir im Hochlande zuweilen empfunden hatten und wir konnten hoffen, den Anblick der in das Meer getauchten Bergesreihen, umweht von sommerlich erwärmter Luft, zu genießen.

Von Lärdalsören nach Gudvangen.

Als ich am nächsten Morgen vor sechs Uhr erwachte, wurde an die Thüre des Nebenzimmers geklopft und die bekannte Stimme unseres Hamburger Landsmannes ließ sich hören:

„Elsa, wie geht es Dir?“

„„Danke Papa, ich bin ganz wohl, die kalten Umschläge haben meinem Halse gut gethan.““

„Also können wir reisen?“

„„Ja wohl Papa, wecke nur die Andern!““

Das ist wohl schon geschehen, dachte ich mir, denn das ganze deutsche Stockwerk des Hôtels musste gerade so wie ich das laut geführte Gespräch mit angehört haben. Wer nicht alle Zimmernachbarn zu Vertrauten seiner Geheimnisse machen will, darf in den norwegischen Holzhäusern nur im Flüstertone sprechen.

So hatten mir gestern Abend schon die Wände verrathen, dass meine junge Zimmernachbarin den Aufstieg nach Nystuen zu Fuße gemacht und sich dann in den kalten Räumen daselbst ein leichtes Halsleiden zugezogen hatte, durch welches ihre Weiterreise von Lärdalsören fraglich geworden war.

Es wurde nun im ganzen Hôtel sehr lebhaft; man hörte Geklirre und Gepolter, Läuten der Zimmerglocken, Zuschlagen der Thüren, Hin- und Widerlaufen, Rufen und Sprechen und nach halb sieben Uhr saß die ganze Fremdengesellschaft von Lindströms Hôtel, Deutsche, Engländer und Amerikaner, zusammen etwa 50 Personen, reisefertig im Speisesaal beim Frühstücke.

Ich hatte meinen Platz zufällig neben einem der deutschen Herren, der sich als Leiter der Reichsbankfiliale in Stolpe vorstellte, und mir mittheilte, dass er und die anderen deutschen Landsleute ebenfalls Stahlheim erreichen wollten, dort aber einen Tag auszuruhen und dann zum Hardangerfjord zu reisen gedachten.

Unser norwegischer Kutscher ließ es sich nicht nehmen, uns noch bis zur Dampfschiffstelle zu fahren, wo er sich mit einem dankenden Händedrucke von uns verabschiedete. So betraten wir gegen 8 Uhr den Dampfer Lärdal, der in der Nacht

angekommen war und, zur Abfahrt bereit, unter Dampf an der Landebrücke lag.

Wagen auf Wagen rollte heran, einzelne Fußgeher nahten eiligen Schrittes und in kurzer Zeit war das Schiff von Reisenden erfüllt. Auch die Stimme unseres Hamburger Landmannes wurde wieder vernehmbar. Er war zunächst vorsorglich bemüht, seiner Tochter und ihren Begleiterinnen einen guten zugfreien Platz hinter dem Aufbaue des Speisesalons zu sichern und erschien dann auf dem Oberdeck, wo er mit den übrigen deutschen Herren in unserer Nähe Platz nahm.

Die beiden anderen Reisegesellschaften, die uns gestern auf der Valdersstraße gefolgt waren, kamen ebenfalls auf das Oberdeck und ließen sich gruppenweise, Amerikaner und Engländer gesondert, daselbst nieder.

Nun ertönte die Lärmpfeife des Schiffes zum dritten Male, dasselbe setzte sich in Bewegung und steuerte der Mitte des Fjordes zu, der vorerst kaum Flussesbreite zeigte, allmählich aber den Anschein eines langgestreckten, schmalen Sees gewann.

Wohin der Blick auch schweifte, nach rechts oder links, nach vorwärts oder rückwärts, überall traf er auf steilaufragende Bergwände, die ohne Ufersaum, unvermittelt aus der Wasserfläche aufstiegen. Unten waren sie mit üppigem Wald verkleidet, der spärlicher und dürftiger wurde, je höher er hinanreichte; dann trat das kahle, dunkle Felsgestein zu Tage, von einzelnen Schneeflecken überdeckt, die sich nach oben immer dichter zusammenschlossen, so dass endlich vom obersten Rande der weiße Glanz einer ununterbrochenen Schneedecke herniederblickte.

Der Wasserspiegel zeigte sich von kleinen Wellen bewegt, die immer an gleicher Stelle, wie Maulwurfshügel, sich emporhoben und wieder in sich zusammen sanken.

Die Luft war rein und klar und jener eigenthümliche, blaue Duft, der uns schon auf der Fahrt durch Valders aufgefallen war, umhüllte auch hier die fernen Bergeslehnen, ihre Umrisse vom Weiß des Himmels scharf abhebend.

Während uns die Alpenseen durch die Vielgestaltigkeit ihrer Bergumrandung, durch ihre wechselvollen Uferlandschaften bald wild und düster, bald anmuthig und freundlich erscheinen, bewahren

die meererfüllten Schluchten des norwegischen Hochlandes stets das Gepräge strengen Ernstes, das nur selten von freundlich anmuthigen Gestaltungen unterbrochen wird. Meistens ragen die Uferwände auf allen Seiten in geschlossenen Reihen auf und steigen zu beinahe gleichmäßiger Höhe empor, die durchaus mehr als tausend Meter beträgt. Zwar erheben sich hinter den Bergrändern einzelne Kuppen und Gipfel, aber nur an einzelnen Stellen sind sie vom Wasserspiegel aus sichtbar, in der Regel bleiben sie unseren Blicken entzogen, weil die Sehlinie, zu steil gerichtet, über sie hinweggeht.

Eine Stunde nach unserer Abfahrt von Lärdalsören hatte das Schiff den Lärdalsfjord bereits hinter sich und befand sich weit draußen im Sognefjord. Die Uferwände, denen wir entgegen steuerten, näherten sich mehr und mehr und es schien, als ob wir das Ende des langgestreckten Sees, als welcher uns der Lärdalsfjord und der Sognefjord bis jetzt erschienen waren, erreicht hätten.

Vor uns zur Linken zeigte sich das Vorgebirge Refnästangen, das weit in den Sognefjord hereintritt und eine Fortsetzung des Fjeldes ist, welches zwischen dem Lärdalsfjord und dem Aurlandsfjord aufragt.

Dieses Fjeld trägt die gewaltige Eiskuppe des Blejan (1650 *m*), die jedoch nicht in unseren Gesichtskreis trat.

Gegenüber von Refnästangen, am nördlichen Ufer des Fjordes erhoben sich die mäßig geneigten Lehnen von Amble, die, auf der Sonnenseite gelegen und geschützt durch die dahinter aufragenden Bergwände, besonders günstige klimatische Verhältnisse aufweisen.

Rückwärts gewendet sahen wir, wie die Wasserspiegel des Lärdalfjordes und des Årdalsfjordes durch den Felsvorsprung Fodnäs, der weit vorspringenden Spitze des Fjeldes, das zwischen den beiden Fjorden sich erhebt, von einander geschieden wurden.

Die drei auf dem Oberdeck des Schiffes versammelten Nationen hatten es sich inzwischen nach Möglichkeit bequem gemacht.

Vorne befand sich die Niederlassung der Deutschen, in der Mitte saßen die Amerikaner und hinten hatten die Engländer

sich angesiedelt. Eine der jungen amerikanischen Damen las einen Roman, der so viel Anziehendes für sie haben musste, dass sie der Landschaft, die sie umgab, kaum einen Blick widmete. Die jungen Engländerinnen waren dicht zusammengerückt; eine derselben spielte auf einer Laute verschiedene Volksweisen, die von den andern leise mitgesungen wurden; dazwischen wurde geplaudert und gelacht.

Unser Hamburger Landsmann hatte sich zu mir gesetzt und erzählte von den Zwangs- und Nothlagen, in welche die deutsche Gesellschaft bei ihrer Fahrt auf der Valdersstraße gerathen war. „Die große Zahl der Reisenden, erklärte er, die dem gleichen Ziele zustrebten, musste mich bei der frühen Jahreszeit um Unterkunft und Verpflegung besorgt machen. In der That überholten uns schon am ersten Tage unserer Landreise, als wir nachmittags in Frydenlund gemüthlich beim Kaffee saßen, die Engländer, und nahmen in Fagernäs so viele Zimmer für sich in Beschlag, dass wir keinen Raum mehr fanden und nach Fagerlund hinüber mussten, welches auf den Empfang von Gästen nur in mäßigem Grade vorbereitet war. Dafür brachen wir am nächsten Morgen schon um sechs Uhr auf, in der Absicht, Nystuen als die Ersten zu erreichen und uns dort so bequem als möglich einzurichten, ehe die Engländer eintreffen konnten. Aber während wir in Grindaheim unser Mittagbrod nahmen, wer kam da mit großer Beschleunigung auf einem Kariol angefahren? Jener alte Engländer dort, der Häuptling der englischen Gesellschaft, der voraus eilte, um seinen Reisegenossen in Nystuen Quartier zu machen. Vom englischen Standpunkte aus, musste seiner Absicht unzweifelhaft der vollste Beifall gezollt werden, mit unsern Ansprüchen jedoch stand sein Thun nur in sehr geringem Einklang. Glücklicherweise musste er in Grindaheim ein frisches Skydspferd nehmen und mein Kutscher Petersen, ein sehr kluger Bursche, wusste es zu veranstalten, dass ihm das neue Gespann nicht früher als eine volle Stunde nach unserer Abfahrt bereit gestellt werden konnte.

So kam er erst in Nystuen an, als wir uns daselbst schon häuslich eingerichtet hatten und musste sich begnügen für seine Gesellschaft die Zimmer im zweiten Stockwerke zu belegen. Aber auch in Nystuen war man auf so zahlreichen Besuch noch

nicht vorbereitet. Zum Nachtessen war zwar genug Renthierfleisch vorhanden, aber man hatte zu wenig Brot und zum Frühstücksthee konnte jeder Person nicht mehr als ein Ei verabreicht werden.“

Unser Schiff war inzwischen unablässig weiter geeilt und wieder schien es, als ob wir uns dem Ende eines Sees nahten, denn vor uns und zu beiden Seiten stiegen die steilen Uferlehnen in scheinbar ungebrochenem Zusammenhang empor. Zur Linken erhob sich der Gebirgsvorsprung, an dessen Ufersaum der große Hof Jtre Fröningen liegt, zur Rechten trat die Felsnase Saganäs in den Fjord herein und gerade vor uns ragte der Nuten empor, über welchem das schneebedeckte Fjeld bis zu dem großen Fresvik-Brä (1568 *m*) ansteigt. Hinter uns sahen wir noch immer den grünen Ufergürtel von Amble.

Wir fuhren durch die Fjordenge zwischen Fröningen und Saganäs hindurch und befanden uns nun im Mündungsbereich des Aurlandsfjordes. Das Schiff hatte sich vollständig nach Süden gewendet; noch lag der Sognefjord zur Rechten und Linken, aber vor uns öffnete sich der Aurlandsfjord, tief in das Hochland hineinreichend und anscheinend durch das Syrdalsfjeld, mit dem eisbedeckten Steganås, abgeschlossen.

Bei der Fahrt durch diesen Fjord hat man nicht mehr den Eindruck, als ob man auf einem schmalen, von hohen Felswänden umrandeten Gebirgssee sich befände, man glaubt vielmehr in eine von einem mächtigen Flusse durchströmte Bergschlucht versetzt zu sein.

Der Hamburger hatte den Platz an meiner Seite verlassen, um sich nach dem Wohlergehen seiner Tochter zu erkundigen, und sein Reisegenosse aus Stolpe nahm den leeren Sitz ein.

„Sie reisen zum ersten Male in diesem Lande“, eröffnete er das Gespräch, „aber es wird Ihnen gewiss schon die zweckmäßige Einrichtung aufgefallen sein, die bei den schwedischen und norwegischen Bahnen üblich ist, um die Bewirtung der Reisenden in den Frühkost-, Mittags- und Abendkoststationen durchzuführen.“

„„Gewiss““, antwortete ich ihm. „„Wir kamen auf unserer Fahrt von Trollhättan nach Christiania in die Mittagsstation Ed. Der Schaffner rief: Femti Minuten Aufenthalt! Ich verwechselte

Femti mit Femten und entsetzte mich im Stillen darüber, dass nur 15 Minuten zum Mittagessen gewährt seien. Daher trat ich mit all der Hast, die wir uns auf unseren heimatlichen Eisenbahnen angewöhnen, in den Matsal ein und wunderte mich nicht wenig über die ruhige Gelassenheit, mit welcher die übrigen Mitreisenden folgten.

Rings an den Wänden des Speisesaales waren kleine Tische für je 4 Personen aufgestellt, während in der Mitte eine große, sauber gedeckte Tafel stand, auf welcher die ganze Speisenfolge des Mittagmahles für die erwartete Zahl der Reisenden aufgetragen war.

Zunächst erblickte man auf jeder Seite der Tafel eine mächtige, mit zwei Schöpflöffeln ausgerüstete Suppenschüssel. Daneben lag ein Haufen von Esslöffeln, und Stöße von Tellern und Servietten erhoben sich in unmittelbarer Nähe.

Rechts vom Bereiche der Suppe befand sich gesottener Fisch, links Rinderbraten. Die Schüsseln für diese Gerichte waren in hohe Untertassen gestellt, die heißes Wasser enthielten, so dass die Speisen nicht erkalten konnten. Fisch und Fleisch erschienen sorgfältig in einzelne Schnitten zerlegt, und daneben waren wieder gewärmte Teller, sowie Messer und Gabeln vorbereitet.

Hieran reihten sich Mehlspeise und Dessert, ebenfalls unter Beigabe der nöthigen Teller und Bestecke und den Schluss bildeten der Kaffee und das Kaffeegeschirr.

Mit derselben gleichmüthigen Gelassenheit, mit welcher sie eingetreten waren, füllten die Reisenden ihre Suppenteller und setzten sich damit an die Seitentische. Hierauf bedienten sie sich mit Fisch und Fleisch, mit Mehlspeise und Dessert. Alles geschah in lautloser Ruhe, ohne Hast und voll höflicher Rücksichtsnahme gegen einander. Im ganzen Saale war kein Aufwartpersonale zu sehen; nur eine Frau saß im Cassestuhle und ein Mädchen gieng von Tisch zu Tisch und brachte auf Verlangen in kleinen Flaschen Bier oder Mineralwasser.

Nach Beendigung der Mahlzeit gieng man zur Casse und zahlte für die genossenen Speisen sammt Kaffee $1^1/_2$ Kronen und 25 Öre für Bier oder Mineralwasser. Dagegen erhielt man

eine Austrittsmarke, die man beim Verlassen des Speisesaales einem Thürsteher übergab.

Da die übrigen Gäste sich keineswegs sonderlich beeilten, so hatte auch ich meine Hast beschwichtigt und es waren, seit der Zug gehalten, gerade 20 Minuten - verflossen, als ich wieder bei meinem Wagen anlangte.

Als der Schaffner sah, dass ich im Begriffe sei, einzusteigen machte er mir bemerklich, dass ich hiezu noch lange Zeit habe und ich begriff nun, dass der Aufenthalt in der Mittagsstation nicht auf Femten (15), sondern auf Femti (50) Minuten festgesetzt sei. Zwanzig Minuten aber genügen bei der schwedisch-norwegischen Einrichtung vollständig zur Einnahme eines ausreichenden Mahles.““

„Auch fünfzehn Minuten“, entgegnete mein pommer'scher Freund, „ich selbst sah in der Station Gothenburg eine junge, gesunde Dame, die in 13 Minuten Suppe, Fisch, zweierlei Braten, Torte und Kaffee zu sich nahm und dabei noch vorsorglich ihrer Mutter die Gerichte auswählte und zum Tische trug.

Auch eine andere spezifisch norwegische Einrichtung“, bemerkte mein Reisegefährte weiter, „die meinen vollen Beifall hat, wird sich Ihnen unzweifelhaft bereits bemerkbar gemacht haben. In Norwegen ist es allen Gastwirten gesetzlich verboten, Branntwein, worunter auch alle Gattungen von Liqueuren zu verstehen sind, auszuschenken. Der Verkauf von Branntwein ist an eine besondere Licenz gebunden, die mit einer so hohen Steuer belegt erscheint, dass eigentliche Branntweinschenken, wie sie bei uns leider vorkommen, gar nicht bestehen können.

Aber mit dieser Beschränkung begnügte sich das norwegische Volk nicht. In allen größeren Städten, in Christiania, Bergen, Drontheim u. s. w. haben sich überdies zur Bekämpfung des Branntweingenusses Vereine nach dem Gothenburger System gebildet, welche in ihrem Bereiche alle bestehenden Licenzen aufkauften und den Branntweinhandel auf wenige Verkaufsstellen beschränkten. Diese Vereine verzinsen ihr Capital mit fünf Procent und verwenden den Überschuss des Erträgnisses für gemeinnützige Zwecke, indem sie zunächst die Stadtarmen-Cassen, dann die Anstalten für die bedürftige Jugend (Kinder-

asyle, Ferienkolonien), Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtungen, Spitäler und Versorgungs-Anstalten, endlich aber auch Museen, Bibliotheken und andere, das Allgemeinwohl fördernde Institutionen unterstützen. Die Branntwein-Verkaufsgesellschaft in Bergen z. B. ist in der Lage für die angegebenen Zwecke alljährlich über 100.000 Kronen zu widmen.

Als ich im vorigen Jahre in Bergen war, wohnte ich im Hôtel Norge, einem der größten Gasthöfe dieser Stadt. Eines Morgens verspürte ich eine leichte Verstimmung des Magens und in meiner Harmlosigkeit dachte ich dieselbe durch ein Glas Rum zu beheben, welches ich meinem Frühstücksthee hinzufügen wollte.

„„Ich bedaure, erwiederte mir der Zimmerkellner, aber Rum führen wir nicht.““

Dann geben Sie mir ein Glas Cognak.

„„Auch mit Cognak kann ich nicht dienen, da wir überhaupt keinerlei Liqueure verkaufen dürfen. Wenn Sie jedoch ein Glas Cognak von mir als Geschenk annehmen wollen, so stelle ich Ihnen dasselbe sehr gerne aus meinem eigenen Vorrath zur Verfügung.““

So ließ ich mir denn vom Zimmerkellner ein Glas Cognak schenken und war froh, dass ich mein Frühstück auf dem Zimmer einnahm, im Speisesaal des Hôtels hätte mir Cognak nicht einmal als Geschenk verabreicht werden dürfen.“

Hier unterbrach mein freundlicher Nachbar seine Mittheilungen, indem er meine Aufmerksamkeit auf die Gestaltung der Landschaft lenkte, die uns umgab.

Der Anblick, der sich uns darbot, war von so eindrucksvoller Schönheit, dass er sich unverwischbar meiner Erinnerung einprägte.

Inmitten des Landschaftsbildes erhob sich ernst und düster das vom Syrdalsfjeld auslaufende Vorgebirge Beuteln und rechts und links davon öffneten sich, von hochragenden, schroffen Seitenwänden begrenzt, der Aurlandsfjord und der Näröfjord, zweien riesigen Felsklammen vergleichbar, deren Flüsse in einander münden. Aber die Wasser der Fjorde ruhen, nur ihre Oberfläche

zittert, von kleinen Wellen gekräuselt. Starr und eintönig steigen die dunkeln Felsmauern auf, nur von ihrem Scheitel leuchtet blinkender Schnee hernieder. Und über Alles wölbt sich der weiße, nordische Himmel mit seinen lichten Dunstschleiern, in denen die Strahlen der Sonne zu mildem Glanz erbleichen.

Das Schiff wandte sich dem Näröfjord zu und fuhr zwischen dem Felsvorsprung Närönäs und dem Vorgebirge Beuteln in die meererfüllte enge Felsschlucht ein, die im Hintergrunde vollständig durch die schneebedeckten Berge abgeschlossen erschien.

Gleich nach der Einfahrt zeigte sich zur Rechten die Schlucht des Lägde-Elv und aus einer Höhe von 300 *m* stürzte der gewaltige Wildbach rauschend und schäumend hernieder. Nur eine kurze Strecke weiter und auf derselben Seite fiel neuerdings ein Gießbach, tief in die Wand eingefurcht, zum Fjorde herab; knapp dahinter schmiegten sich einige altersgraue Blockhäuser dicht an die Felsen, die Höfe von Dyrdal. Auch auf der linken Seite, unmittelbar neben dem Falle, in welchem der Gletscherbach des Steganås zum Fjorde sich niederstürzt, lagen einige Hütten, die Höfe von Styve.

Weder Feld noch Flur umgibt diese Ansiedelungen, nirgends findet sich ein Fleckchen Erde, das bebaut werden könnte; nur die „Früchte des Meeres“ werden eingeheimset, die der Fjord darbietet.

Die Felswand und der schmale Wasserspiegel, das ist die Heimat der Menschen, die hier wohnen. Nur auf kurze Zeit im Tage sendet die Sonne während des Sommers ihre Strahlen hinab in die einsame Öde, auf die sie im Winter überhaupt nicht niederblickt.

Bei den Höfen von Styve verengt sich der Fjord ganz plötzlich; senkrecht schießen die Felswände zu beiden Seiten empor und nur ein schmaler Streifen des weißen Himmels erhellt die düstere Felsschlucht.

Wieder erschien rechts ein Wasserfall, der unmittelbar vom Fjeld über die ganze Höhe der steilrechten Wand, mehr als 1000 *m* tief herabstürzt, hoch oben in zwei Äste sich theilend, unten aber wieder zu einem einzigen Wasserstrahl sich vereinigend.

Noch immer war der Hintergrund des Fjordes durch schneebedeckte Berge geschlossen, nirgends schien der enge tiefe Bergspalt sich öffnen zu wollen. Endlich aber zeigte sich rechts das Kirchlein von Bakke und ein schmaler Weg, der weiter einwärts zog, zeichnete sich an der Felswand ab.

Eine kurze Strecke noch, auf welcher zu beiden Seiten des Fjordes kleine Wasserfälle herabstürzten, und das Schiff legte an der Landebrücke von Gudvangen an.

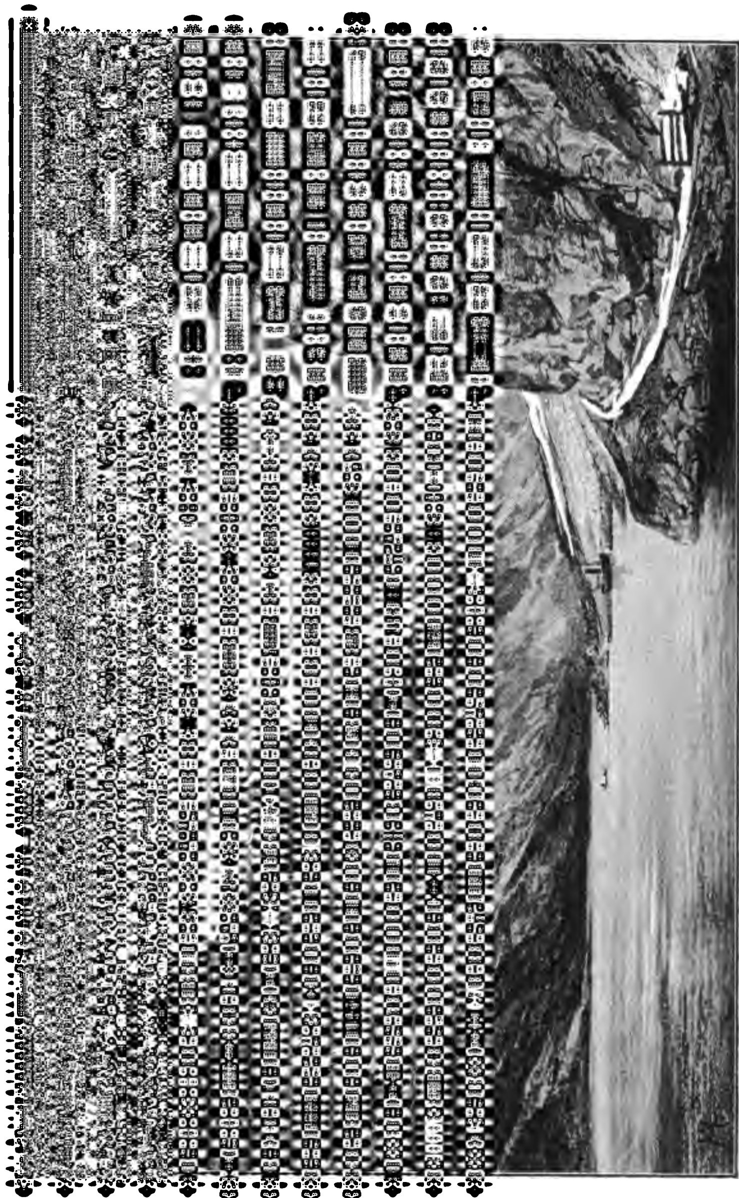
Von Gudvangen nach Stahlheim und Vossevangen (Bergen).

Das Närödal.

Die sämmtlichen Fahrgäste des Dampfers bereiteten sich vor, an Land zu gehen und viele strebten schon in ungeduldiger Hast der Stelle zu, wo die Brücke angelegt werden sollte. Allen voran drängte sich der englische Häuptling, augenscheinlich von dem löblichen Vorsatze erfüllt, der Erste am Ufer zu sein, um seiner Gesellschaft die nöthige Anzahl von Wagen zu sichern. Ihm folgte der Courier der Amerikaner, ein Schweizer aus Lausanne, der französich, englisch und deutsch sprach, trotzdem aber mit Vorliebe unsern Herrn Schmidt als norwegischen Dolmetsch benutzte und denselben daher auch jetzt gewaltsam hinter sich herzog.

Herr Schmidt selbst hatte es indes gar nicht so eilig, weil er so vorsichtig gewesen war und schon gestern einen Wagen von Stahlheim telegraphisch für uns nach Gudwangen bestellt hatte.

Endlich lag das Schiff ruhig zur Seite des Landungsgerüstes, an das ein gedeckter Warenschupfen sich anschloss und den Ausblick auf die Straße, wo die Wagen aufgestellt waren, beschränkte. Ehe noch das Bordgeländer geöffnet und die Brücke hinüber geworfen wurde, ertönte die Stimme unseres Hamburger Landsmannes, der hoch oben auf dem Commandostege stand und von dort aus in gutem Platt und deutlicher Zeichensprache mit den Kutschern am Landungsplatze, die wir noch gar nicht sahen, in Verkehr trat. Bevor noch Jemand das Land betreten konnte, hatte er bereits drei Wagen für sich verpflichtet.



Gudvangen gegen das Närödal gesehen.

So war er seinem englischen Gegner doch noch zuvorgekommen und machte uns mit großer Schadenfreude aufmerksam, wie derselbe, sein Fahrscheinheft hoch in der Rechten schwingend, in größter Eile über das Landungsgerüst zur Straße hinüber stürzte.

Die ganze Aufregung war indes umsonst gewesen. Es waren genug Wagen vorhanden, um allen Ansprüchen zu genügen, und selbst die beiden amerikanischen Damen von Husum, die mit uns als die Letzten ans Ufer traten, fanden noch einen leeren Einspänner vor, der sich ihnen, bescheiden grüßend, zur Verfügung stellte.

Es war Mittag und als wir bei dem freundlichen Hôtel von Gudvangen vorüberfuhren, mochte Herr Schmidt aus der Angelegentlichkeit, mit der wir es in Augenschein nahmen, die Vermuthung schöpfen, dass wir nicht ungern hier Rast gehalten hätten. Er führte daher unsere Wünsche in das vorgeschriebene Geleise zurück, indem er wohlmeinend bemerkte: „Wenn wir uns nicht aufhalten, kommen Sie gerade zur rechten Zeit nach Stahlheim, um dort an der Table d'hôte theilzunehmen". So wandten wir unsere Blicke von der einladenden Gaststätte ab und der Landschaft zu, in der wir uns befanden.

Beiderseits ragen dunkle Bergwände empor, Fluss und Straße bilden die Thalsohle. Zur Linken, jenseits des Näröelv, stürzt der Kilefos herab. In einem einzigen, 150 *m* hohen Strahl schießt er frei vom Fjeld herunter, ehe er auf die Felsen trifft, an denen er dann noch 450 *m* tief herniederfällt.

Nach kurzer Fahrt überquerten wir den Fluss und unser Blick schweifte in das Närödal hinein. „Wie im Ampezzothale zwischen Nasswand und Klausenkofel", sagte meine Tochter zu mir.

„Sogar die weißen Schutthalden fehlen nicht", antwortete ich, überrascht auf die weißen Geröllströme deutend, die in den Bergschluchten sich herabdrängten.

Über dem dunklen Gestein, das vom Thalgrunde emporstieg, bauten sich lichte Felswände auf, und vor uns zur Rechten erhob sich, einem massigen Thurme gleich, die weiße Felsgestalt des Jordalsnuten, dessen gewölbter Scheitel 1100 *m* über die Thalsohle emporragt.

Wir waren in einem Gebiete, in welchem Labrardorit den Gneis überlagert und Färbung und Gestaltung des Gesteines an die Kalkgebirge Südtirols erinnern. Gleich den wilden Schluchten dieser Gebirge erscheint auch das Närödal rauh und öde und steile Schutthalden ziehen hier wie dort von den Thalwänden nieder, Fluss und Straße zu zahlreichen Windungen zwingend. Aber die Thalsohle steigt nicht wie in einem Hochthale der Kalkalpen steil und jäh empor, sondern verläuft beinahe eben bis zum Ende, wo vom Fjeld ein mächtiger Felsabhang (der Stahlheimskleven) herab zieht und das Thal abschließt.

Und hoch oben am Rande des Fjelds steht das Hôtel Stahlheim, ein malerischer Holzbau, der den äußersten Hintergrund der Thalsicht bildet.

Auch dieser Thalschluss zeigt ganz das eigenartige, norwegische Gepräge. Abgrundähnlich ist er in das Fjeld eingesenkt, und die Straße muss in sechszehn steilen Windungen an dem jähen, 250 *m* hohen Felshang emporklimmen, der das Thal sperrt. In den Ecken aber, wo die Schlusswand des Thales auf die Seitenwände trifft, stürzen zwei mächtige Wasserfälle, der Sevlefos und der Stahlheimfos, zum Thale nieder und vereinigen sich daselbst im Näröelv.

Eine Stunde nach unserer Abfahrt von Gudvangen hatten wir den Stahlheimskleven erreicht. Wir verließen den Wagen, um die beiden prächtigen Wasserstürze aus unmittelbarer Nähe anzusehen, und stiegen dann über den steilen Felshang empor, über welchen die Pferde kaum den leeren Wagen schleppen können.

Die Wanderung dauerte beinahe eine Stunde und mit uns schritt so ziemlich die ganze Schiffsgesellschaft des „Lärdal" theils auf den Straßenwindungen, theils auf Richtwegen zur Höhe des Fjelds hinan, dem Stahlheim-Hôtel entgegen.

Dieser in seiner Anlage großartige Gasthof ist an Stelle des früher bestandenen, bescheidenen Einkehrhauses erbaut und erst im vorigen Jahre (1890) eröffnet worden. Sämmtliche Baulichkeiten sind aus Holz hergestellt und gewähren durch die Zierlichkeit ihrer Ausführung einen gefälligen, freundlichen Eindruck. Das Hôtel ist mit allen Bequemlichkeiten, auf welche Reisende

Anspruch machen können, ausgestattet. Es besitzt große gemeinschaftliche Räumlichkeiten: Vorhalle, Speisesaal, Conversations-, Lese- und Rauchsalon, sowie eine bedeutende Anzahl gut eingerichteter Wohnzimmer. In der Vorhalle, aus welcher alle übrigen gemeinsamen Räume zugänglich sind, befindet sich an bevorzugter Stelle das lebensgroße Bildnis des deutschen Kaisers, und darunter ist unter Glas und Rahmen jenes Blatt des Fremdenbuches angebracht, auf welches er bei dem vorjährigen Besuche des Hôtels (1890) seinen Namen geschrieben.

Kurz nach unserer Ankunft fand die gemeinsame Mittagstafel statt, die ganz dem Bennet-Normale entsprach, aber eine wohlthuende Abwechslung dadurch bot, dass die Aufwärterinnen in die Tracht von Voß und Hardanger gekleidet waren.

Der Rückblick vom Stahlheim-Hôtel auf das tiefe, dunkle Närödal und die Bergmassen, die dasselbe umgeben, wird zu den herrlichsten Aussichten Norwegens gezählt. Gewiss ist es ein Gebirgsbild von großer, eindrucksvoller Schönheit, welches sich vor uns entrollt; aber in den Hochthälern der Alpen tritt uns vielfach, wenn nicht Schöneres, so doch Großartigeres entgegen.

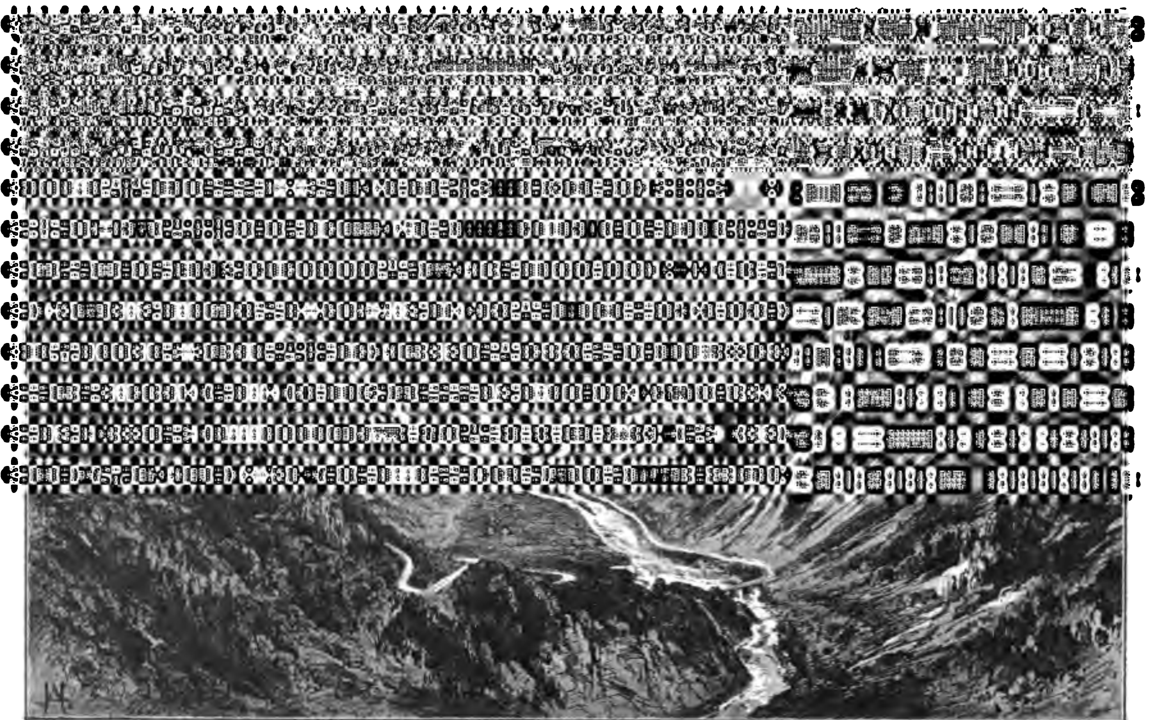
Die Witterung, die uns bisher begünstigt hatte, war im Laufe des Nachmittags unfreundlich und rauh geworden, und endlich gieng ein dichter, kalter Regen nieder, der uns ins Zimmer scheuchte.

Am nächsten Morgen hatte es zwar aufgehört zu regnen, aber die Luft war feucht und kühl geblieben und unsere Weiterfahrt nach Vossevangen versprach wenig Annehmlichkeiten.

Etwa zwei Stunden fuhren wir über das ziemlich ebene, einsame Fjeld, das einem breiten Hochthal gleicht, an dem stillen Opheims-Vand vorüber, bis nach Vinje.

Nun treten die Lehnen zu beiden Seiten näher aneinander, die Straße führt ziemlich steil abwärts, und wir befinden uns nicht mehr auf einer Einsenkung des Fjelds, sondern in einem wirklichen Thale, das von dem Vossestrandelv durchrauscht und von hohen, bewaldeten Felsen umsäumt ist.

Ein schöner Wasserfall fesselt unsere Blicke bei Tvinde, wo der Thalgrund sich erweitert. Wir fahren zwischen Wald



Das Närödal vom Stahlheimskleven gesehen.

und Wiesen an zwei kleinen Seen vorüber; das Thal verengt sich neuerdings und übergeht schließlich in eine Felsschlucht, durch welche die Straße nach dem Dorfe Vossevangen führt, das wir mittags nach vierstündiger Fahrt erreichten.

Das Wetter hatte sich inzwischen wieder gebessert, die Sonne blickte klar vom Himmel nieder und wir erquickten uns in der sommerlich durchwärmten Luft.

In Fleischers Hôtel, wo wir über Mittag verblieben, fanden wir bereits die englische Reisegesellschaft, welche vor uns Stahlheim verlassen hatte, und kurz nach unserer Ankunft trafen auch die Amerikaner ein, die etwas später als wir aufgebrochen waren.

Wir blieben bis gegen vier Uhr in Vossevangen und fuhren dann mit der schmalspurigen „Vosseban" nach Bergen, wo wir nach acht Uhr ankamen.



ATLA

ST. SARTOR

Fjeld

Sund

Askö

BERGEN

Garnäs

Fane

Aadland

Kvitting V.

Hamlegro V.

Graasiden

1302

Torfin V.

1303

Kaldeunt

Mykle V.

Lundanes

Samdven

Ind. Samten

6 westl. L. v. Kristiania

5

Kartogr. Anst. v. G. Freytag & Berndt, Wien.

Maßstab 1:800.000.

0 5 10 20 30

Kilom.

III.

Thal- und Fjordbildung in Norwegen.

Bei der nachfolgenden Darstellung wurden benutzt:

O. Peschel, Die Fjordbildungen;
Helland, Die glaciale Bildung der Fjorde und Alpenseen in Norwegen;
G. Hartung, Die skandinavische Halbinsel, eine geologische Skizze;
Dr. *Ferdinand Löwl*, Über Thalbildung;
und vor Allen
Dr. *Albrecht Penck*, Die Vergletscherung der deutschen Alpen.

1. Das Gepräge des Lärdals haftet den norwegischen Thälern im Allgemeinen an. Sie haben ihren Ursprung gewöhnlich in einem schmalen Kessel, der abgrundähnlich in das Hochland eingesenkt ist, und durchziehen das letztere als tiefe, mit steilen Seitenwänden versehene Gründe.

Die Wasserläufe entstehen auf dem Hochlande, wo die Abkühlung der regenschweren Wolken gewaltige Niederschläge bewirkt, die überall in den Vertiefungen sich ansammeln und eine ungeheuere Zahl von Seen bilden, welche durch die Rinnsale der Hochlandsbäche zu besonderen Abflussreihen verbunden sind.

Aus dem obersten See fließt das Wasser einem zweiten, tiefer gelegenen Becken zu und gelangt dann von See zu See, bis nach weitem Laufe endlich die tiefste Stufe erreicht ist und der Wildbach vom Hochlande zum Thalgrunde niederfällt. Er stürzt entweder in den tief eingesenkten Kessel hinab, der den Anfang des Thales bildet, oder schießt über eine der seitlichen Thalwände zum Flusse hinunter.

So bilden sich die schönen, hohen Wasserfälle, vielgestaltig und mannigfaltig, wie sie nur in Norwegen vorkommen.

Auch die Thalsohle besteht zumeist aus einer Reihe von Seebecken, die entweder noch gefüllt oder bereits entleert sind, je nachdem die zwischenliegenden Fels- oder Moränendämme sich noch erhalten haben oder schon durchbrochen wurden.

Wir haben dieses Thalgepräge bei dem Etnathale beobachtet, in dessen obersten Kessel menschliche Niederlassungen hineinreichen und dessen Sohle von dem gewaltigen Randsfjord erfüllt ist; und wir sahen es in besonders reicher Weise ausgebildet bei dem Bägnathale, dessen Ursprungskar oberhalb von Skogstad tief

in das Fillefjeld eingesenkt ist und das in seinem Verlaufe eine große Zahl von Seen aufweiset, vom oberen Strandefjord angefangen bis hinab zum Tyrifjord.

2. Aus der flachen Mulde des Smeddals, auf der Hochfläche des Fillefjeld (1000 *m*), stürzt die Lära 300 *m* tief hinab zum Lärdal.

Die Sohle des Lärdals, die bei dem Ursprunge der Thalfurche unterhalb von Marystuen 700 *m* über dem Meere liegt, senkt sich allmählich bis zum Meeresspiegel herab und bildet nach dem Übergange des Lärdals in den Lärdalsfjord den Grund dieser Meeresbucht, welcher, immer weiter abfallend, endlich bei der Einmündung des Lärdalfjordes in den Sognefjord eine Tiefe von 240 *m* unter dem Meeresspiegel erreicht.

Lärdal und Lärdalsfjord zusammen genommen können als ein 1240 *m* tief in das Hochland eingeschnittenes Seitenthal angesehen werden, das in seinem untersten Theile in das Meer getaucht ist und in ein vom Meere vollständig überflutetes Hauptthal, den Sognefjord, mündet.

Da der Sognefjord an der Stelle, wo er sich dem Lärdalsfjorde öffnet, eine Tiefe von 930 *m* hat, so übergeht der Grund des Letzteren nicht allmählich in den Boden des Ersteren, sondern fällt in einem nahezu 700 *m* hohen Absturze zu demselben nieder.

Mehrere große Seiten-Fjorde vereinigen sich mit dem Sognefjord u. zw. am Ostufer neben dem Lärdalsfjord, der Årdalsfjord, am Nordufer der Lysterfjord, der Sognedalfjord und der Fjärlandsfjord und am Südufer der Aurlandsfjord.

Wie sich an den Lärdalsfjord das Lärdal anschließt, so liegen hinter den genannten Seiten-Fjorden und ihren Verzweigungen ebenfalls Thäler, welche als Fortsetzung dieser Meeresbuchten anzusehen sind, von Flüssen durchströmt werden und entweder noch gefüllte oder bereits entleerte Seebecken enthalten.

Der Årdalsfjord erreicht eine Tiefe von 250 *m*, der Lysterfjord eine solche von 350 *m*, während der Boden des Sognefjordes in dem Bereiche, wo diese beiden Seiten-Fjorde einmünden, 650 *m* unter dem Meeresspiegel liegt. Diese letzteren vollziehen daher ihre Vereinigung mit dem Sognefjord ebenfalls nicht allmählich, sondern durch Abstürze, welche 250 *m* und 350 *m* hoch sind.

Der Bereich ihrer Mündung, in welchem der Boden des Sognefjordes seine höchste Lage zeigt, ist als der Ursprung des Hauptthales anzusehen, welches durch den genannten Meeresarm dargestellt wird.

Von seinem Ursprung senkt sich der Boden des Sognefjordes gegen die Mündung des Lärdalfjordes und weiter in der Richtung gegen die Küste immer tiefer und tiefer, so dass er bei der Mündung des Aurlandsfjordes 960 *m*, des Sognedalfjordes 1000 *m* und des Fjärlandsfjordes 1200 *m* unter dem Meeresspiegel liegt. Da die angeführten Seiten-Fjorde 300 *m* bis 400 *m* tief sind, so fallen ihre Sohlen in Abstürzen von 600 *m* bis 800 *m* Höhe zum Boden des Hauptfjordes nieder.

Es weist somit auch die Furche des Sognefjordes das kennzeichnende Gepräge der norwegischen Thäler auf, den tief eingesenkten Thalursprung und die hoch über der Thalsohle erfolgende Mündung der Seitenthäler.

Selbst die Beckenbildung der Thalsohle fehlt nicht, wie aus Nachfolgendem hervorgeht.

In seinem weiteren Verlaufe gegen die Meeresküste weist der Boden des Sognefjordes keinen bedeutenderen Abfall mehr auf und nahe der Ausmündung ins Meer, südlich der Kirche von Bö liegt er nicht tiefer, als hinter der Mündung des Fjärlandsfjordes. Die tiefste Lage, die er zwischen diesen beiden Orten, nach der Einmündung mehrerer kleiner Seiten-Fjorde erreicht, beträgt 1250 *m*.

Bei seiner Ausmündung in das Meer steigt dagegen der Grund des Sognefjordes wieder sehr steil an und hebt sich südlich der inneren Sulenöer bis auf 480 *m* unter dem Meeresspiegel, während der Meeresboden bei den äußeren Sulenöer, wo die Furche des Fjordes endet, in einer Tiefe von 120 *m* liegt.

Dieser Meeresboden ist jedoch keineswegs der eigentliche Grund des atlantischen Oceanes, sondern die Oberfläche mächtiger Schuttbänke, die entlang der äußeren Küste, in einer Breite von vielen Kilometern hinziehen und hoch über den Meeresgrund aufragen, der an ihrem Saume eine Tiefe von etwa 600 *m* aufweist.

Denkt man sich den Spiegel des atlantischen Oceanes um 500 *m* gesenkt, dann wird durch die vor der jetzigen Küste lagernde Schuttbank ein neues Meeresufer gebildet werden, das

sich durchschnittlich 380 *m* über den neuen Seespiegel erhebt, der Sognefjord wird, indem er den Damm, der ihn vom Meere trennt, allmählich durchschneidet, seinen Wasserspiegel ebenfalls um 500 *m* absinken lassen und somit nicht mehr als Meeresbucht, sondern als ein gewaltiger Thalsee erscheinen und die sämmtlichen Seiten-Fjorde werden sich als einfache über dem Meere liegende Seitenthäler darstellen, aus welchen die Hochgebirgsflüsse in den Sogne-See sich ergießen.

3. Die Frage, wie die großartige Gliederung von Einfurchungen, welche den Sognefjord und seine Seitenarme mit den dahinter liegenden Thälern umfasst, entstanden sein mag, führt zu der allgemeineren Aufgabe, die Bildung der Fjorde überhaupt, sowie der Fjordthäler und ihrer Seen zu erklären und wir betreten damit ein vielumstrittenes Wissensgebiet, auf welchem noch keine bestimmte Lehre ausschließliche Geltung erlangt hat.

Professor Tyndall hat ohne Einschränkung die Meinung ausgesprochen, dass die Gletscher sich ihre Betten nach und nach selbst ausgehöhlt und so im Laufe der Zeiten die Thalfurchen hergestellt haben und Du Chaillu bringt in seinem Buche „Aus dem Lande der Mitternachtssonne“ diese Anschauung auch bezüglich der norwegischen Fjorde zum Ausdrucke.

„Überall“, erläutert er, „gewahrt das Auge an den Felswänden die durch die Gewalt des Eises entstandenen Furchen und Rinnen, wie auch den durch dasselbe bewirkten Schliff; ebenso bemerkt man zahlreiche Moränen von solcher Ausdehnung, dass sie oftmals Felder und ganze Dörfer tragen: Alles dies legt Zeugnis davon ab, dass die Fjorde gleich den Thälern durch die Gletscher in die starren Felsmassen gehöhlt worden sind.“

Als ob er jedoch nicht ganz von der Unfehlbarkeit der vorgetragenen Lehre überzeugt wäre, fügt er hinzu: „Wenn man die ungeheuere Höhe der Berge und dazu die häufig gleich große Tiefe der Fjorde in Anschlag bringt, so erscheint es unmöglich sich einen Begriff zu bilden von dem unendlichen Zeitraume, dessen die Gletscher bedurften, um bei ihrem langsamen, aber unaufhaltsamen Vorrücken zum Meere dies übergewaltige Werk zu vollbringen.“

In der That kostet es einige Überwindung anzunehmen, dass der 130 Kilometer lange Felseinschnitt des Sognefjordes, dessen Breite 2000—5000 *m* und dessen Tiefe vom Rande des Hochlandes bis zum Grunde des Fjordes 1900—2500 *m* beträgt, in seinem ganzen Querschnitte durch einen Eisstrom allmählich in die Felsen eingeschabt worden sei.

Allein unsere Zweifel richten sich nicht so sehr gegen die Größe der Leistung, die den Gletschern zugeschrieben wird, als vielmehr gegen die Anlage der Furchen, die sie ausgehöhlt haben sollen, deren Richtungen jedoch keineswegs durch die Gletscherströme bestimmt werden konnten.

Als sich während der älteren Zeitabschnitte der Diluvialperiode über Norwegen und Schweden eine mächtige Decke von Inlandeis ausbreitete, die, durch immerwährende Firnablagerungen in gleicher Höhe erhalten, ununterbrochen nach allen Seiten auseinander floss, mussten die Richtungen der vordringenden Gletscherströme, insolange sie nicht von andern Umständen beeinflusst wurden, radial sein und daher in großer Entfernung vom Ausgangspunkte der Bewegung und innerhalb eines engbegrenzten Gebietes als nahezu gleichlaufend erscheinen.

Gleichlaufende Gletscherströme aber konnten eine so vielverzweigte Thalgliederung, wie sie das Gebiet des Sognefjordes zeigt, keinesfalls in das Hochland einschneiden; sie wären lediglich im Stande gewesen eine Reihe von parallelen, gegen das atlantische Meer gerichteten Furchen in die Felsen einzugraben, niemals aber hätten sie Thaleinschnitte, die senkrecht zur natürlichen Stromrichtung des Eises gehen, wie den Lysterfjord, den Fjärlandsfjord und den Aurlandsfjord herstellen können.

Um es möglich erscheinen zu lassen, dass die Gletscher, indem sie zum Meere niederflossen, so verschiedene Richtungen eingeschlagen haben, muss man voraussetzen, dass ihnen die Wahl ihrer Strombetten keineswegs freigestellt war, dass sie vielmehr bereits vorhandenen Einfurchungen des Felsenkörpers folgen mussten, durch die ihnen die Wege vorgezeichnet waren.

4. Eine andere Meinung über die Entstehung der Fjorde und Fjordthäler, welche den Gletscherströmen thatsächlich bloß die

Erhaltung und Ausgestaltung bereits vorhandener Thalspalten zuschreibt, wird von Oskar Peschel in seiner Abhandlung über die Fjordbildung vertreten, indem er erklärt, dass bei den vorzeitlich stattgefundenen Hebungen (Faltungen) der norwegischen Felsplatte die ursprünglich wagrechten Gesteinslagen derselben gebogen und durch Querrisse aufgesprengt wurden, so dass mit dem Aufsteigen des Landes gleichzeitig auch die fjordartige Zertrümmerung und Zersplitterung der Küste verknüpft gewesen sei.

In wärmeren Ländern, wo bei der Erhebung von Steilküsten derselbe Vorgang eintreten musste, fehlen die fjordartigen Einschnitte in heutiger Zeit deshalb, weil sie, kaum entstanden, von Trümmern verschüttet worden sind. In dem von der Eiszeit betroffenen Bereiche hingegen wurden die entstandenen Spalten rasch genug vergletschert, um ihre Ausfüllung durch Verwitterungsschutt zu verhüten, worauf ihre allmähliche Erweiterung und Vertiefung durch das ununterbrochene Vorrücken der Eisströme bewirkt worden ist.

Nach dieser Auffassung erscheinen die Fjorde und ihre Thalverzweigungen nicht mehr als Furchen, die durch Gletscher in die Felsen gefraist wurden, sondern als Spaltenthäler, die während langer Zeiträume von Eisströmen bearbeitet worden sind. Die Fjordbecken und die in das Urgebirge eingesenkten Thalseen stellen sich als Spaltentiefen dar, welche durch das Eis vor Ausfüllung bewahrt wurden, und die Untiefen, die an den Mündungen der Fjorde sich finden, sind durch die Endmoränen der Eisströme entstanden.

Aber auch die Ansicht, dass die Fjorde und Fjordthäler aus Spalten und Sprüngen des hochgestiegenen Landes entstanden seien, begegnet lebhaftem Zweifel.

Zunächst wird ihr die Erwägung entgegen gehalten, dass der geognostische Bau der Thäler und Fjorde keineswegs auf eine so verwickelte Faltung hinweist, durch welche die vielgestaltige Thalgliederung Norwegens hätte veranlasst werden können, dass vielmehr die Hebung der norwegischen Felsplatte nur durch das Aufsteigen einer weiten, niedrigen Falte erfolgt sein kann, wobei wohl Risse und Sprünge, Klüfte und Gänge entstehen, aber niemals weit klaffende Spalten und mächtige Thalfurchen gebildet werden konnten.

Ferner wird auf die Thatsache hingewiesen, dass die Fjorde und Thäler Norwegens das Gebirge keineswegs durchsetzen, wie man, wenn sie durch Aufberstungen entstanden wären, wohl voraussetzen müsste. Das Bägnathal und das Lärdal dringen zwar tief in das Hochland ein, aber sie durchschneiden es nicht, sondern lassen die weiten Flächen des Fillefjeld als Wasserscheide zwischen sich. „So viele Thäler auch vom Hochlande aus nach Osten und nach Westen gehen, kein Thal durchbricht das Fjeld selbst und wer quer durch Norwegen reist, hat stets drei Stufen zu überschreiten: Das östliche Thal, das Hochland und das westliche Fjordthal.“ *(Helland.)*

5. Wenn es sonach nicht durch Aufberstung des Landes entstandene, weitklaffende Spalten waren, die den Gletschern der Eiszeit die Wege gewiesen, die Eisströme aber gleichwohl bereits Einfurchungen vorfanden, die ihnen als Betten dienten, so kann nur die nagende Wirkung des Wassers dieselben hergestellt haben.

Norwegen, das wesentlich aus Urgesteinen d. i. aus Gneisen und krystallinischen Schiefern besteht und nur spärlich silurische Schichten aufweist, scheint mit dem größten Theile seiner Oberfläche schon seit dem devonischen Zeitalter über dem Meere empor zu ragen, obgleich seine jeweilige Höhenlage vielfachen Schwankungen unterworfen gewesen sein dürfte.

Sicherlich muss daher die Annahme, dass die heute bestehende Thalgliederung durch das fließende Wasser schon lange vor der Eiszeit in die Felsen eingeschnitten worden sei, als die einfachste und natürlichste Voraussetzung zur Erläuterung der Fjordbildung erkannt werden, wenn auch die tiefen untersee'schen Becken der Fjorde und die in den Felsengrund eingehöhlten Seen der Fjordthäler die Erklärung schwieriger gestalten, als es bei flüchtigem Erfassen den Anschein hat.

Fließendes Wasser arbeitet zwar stetig an der Tieferlegung seines Rinnsales, aber nur insolange, als es in Bewegung erhalten wird. Daher ist das Wasser nicht im Stande übersee'sche Gesteinsbecken zu graben, noch weniger aber untersee'sche Fjordbecken auszuhöhlen, weil es in beiden Fällen zur Ruhe kommen und seine auswaschende Wirkung verlieren müsste.

Um es möglich erscheinen zu lassen, dass die Furche des Sognefjordes durch die nagende Wirkung des fließenden Wassers in das Hochland eingeschnitten worden sei, muss man annehmen, dass Norwegen nach seinem Emportauchen aus dem Meere einer fortdauernden Erhebung unterworfen gewesen sei und bis zu einer Höhe emporstieg, welche den heutigen Stand sehr bedeutend überragte.

Als dann die Thäler dieses gewaltigen Hochlandes dem Abflusse des Inlandeises dienten, setzten die dem atlantischen Oceane zuströmenden Gletscher auf dem Meeresgrunde nächst der Küste ungeheuere Moränenmassen ab, die bei dem Rückgange der Vereisung immer tiefer landeinwärts abgelagert wurden und eine vollständige Abdämmung der Thalfurchen bewirkten.

Da aber der Erhebung des Landes über seine heutige Meereshöhe in späterer Zeit die allmähliche Senkung desselben auf den gegenwärtigen Stand folgte, wurden die abgedämmten unteren Thalstufen tief in das Meer hinabgetaucht und mussten sich somit zu untersee'schen Fjordbecken gestalten.

In ähnlicher Weise war auch die Bildung von obersee'schen Becken möglich, indem bei dem weiteren Rückgange der Gletscher einzelne hochgelegene Thalstufen durch rückgelassene Moränen abgedämmt wurden.

Aber auch diese anscheinend naturgemäßen Erklärungen erweisen sich den thatsächlichen Verhältnissen gegenüber unvollständig und unzulänglich.

Die meisten Seebecken der Fjordthäler sind, wenn auch an ihrem unteren Ende Moränen lagern, keineswegs allein infolge der Abdämmung durch Gletscherschutt entstanden, sondern vielmehr tief in das feste Gestein eingegraben.

Selbst das untersee'sche Becken des Sognefjordes erscheint nur in seinem oberen Theile durch die ungeheueren Moränenmassen, die an der Küste und weiter thaleinwärts abgelagert sind, abgedämmt, in seinem unteren Theile aber tief in den Felsen eingehöhlt, denn sein Boden reicht über 600 *m* unter den Grund des atlantischen Oceans hinab, auf welchem der Moränendamm lagert und kann daher durch fließendes Wasser allein nicht abgesenkt worden sein.

6. Wenn aber weder Eis noch Wasser allein im Stande gewesen sind die Fjorde und Fjordthäler herzustellen, so kann gleichwohl die vereinigte Arbeit von Wasser und Eis die Entstehung derselben bewirkt haben.

Thatsächlich kommt in letzter Zeit die Anschauung immer mehr zur Geltung, dass in Norwegen gleichwie in den Alpen die Thalfurchen lange vor der Eiszeit schon vom Wasser gegraben waren und dass die Wirksamkeit der Gletscher sich darauf beschränkte, die bereits bestehenden Thäler auszuweiten, zu vertiefen und die Becken der Seen und Fjorde in die Thalsohlen zu höhlen.

Nach dieser Auffassung tritt die zerstörende Wirkung, die das strömende Eis auf seine Unterlage ausübt, nicht nur in dem allmählichen Abschleifen des ganzen Gletscherbettes zu Tage, sondern äußert sich auch in der Bildung von trogartigen Höhlungen hinter jenen Stellen, wo der Fluss des Eises auf lange Zeit zum Stillstande kommt.

Die fließenden Eismassen, welche ihr Bett durch die Grundmoräne, die sie vorwärts bewegen, abschleifen, werden überall dort den Untergrund stärker angreifen, wo einmündende Seitengletscher ihre Mächtigkeit erhöhen oder entgegenstehende Hindernisse den Eisstrom anstauen und wo weichere Gesteinsschichten oder durch untereisige Verwitterungsvorgänge aufgelockerte Felsmassen den Gletscherboden bilden.

Aber nur so lange kann der Gletscher sein Bett zerstören, so lange seine Vorwärtsbewegung und damit die schleifende Wirkung der Grundmoräne andauert. An der Stelle, wo er in demselben Maße, als das Eis vordringt, der Abschmelzung unterliegt, endet auch die Ausgrabung seines Bettes. Da aber die Abschleifung des Untergrundes ununterbrochen vor sich geht, bevor der Eisstrom die Schmelzlinie erreicht, so muss nothwendigerweise hinter derselben allmählich ein Becken sich gestalten, das um so tiefer erscheinen wird, je länger die Abschmelzung des Gletschers an einem und demselben Orte erfolgt.

Während der Eiszeit, wo Norwegen hoch vom Inlandeis bedeckt war, und in den Thälern gewaltige Eismassen von 1800 bis 2000 *m* Mächtigkeit abwärts flossen, erstreckte sich der

Gletscher des Sognefjordes tief ins Meer hinein und verlor daselbst nicht nur durch Abschmelzung, sondern auch durch die Entlastung, die sein Gewicht im Wasser erfuhr, nach und nach seine abschleifende Wirkung auf den Untergrund. Jahrtausend um Jahrtausend stellte der Gletscher des Sognefjordes die Ausgrabung seiner Bahn an derselben Stätte ein; unmittelbar dahinter aber, wo die Suleninseln ihm den Weg verengten und seine Eismassen anstauten, wo ihm von Nord und Süd zahlreiche Seitengletscher zuströmten und seine Mächtigkeit erhöhten, übte er Jahrtausend um Jahrtausend seine zerstörende Wirkung auf den durch untereisige Verwitterung gelockerten Untergrund in wesentlich gesteigertem Maße aus und höhlte in solcher Weise ein tiefes Becken in die Thalsohle ein.

Die in den Felsengrund eingesenkten Becken der Thalseen aber wurden gebildet, wenn der Gletscher eines Thales bei dem Rückgange der Vereisung durch längere Zeit an einer und derselben Stelle endete und seine Einwirkung auf den Untergrund infolge der Abschmelzung aufhörte. Hiebei musste oberhalb der Schmelzlinie durch das stetig vorrückende Eis die Thalsohle beckenartig ausgehöhlt werden, während an der Abschmelzstelle die Grundmoräne ausgestoßen und quer durch das Thal dammartig angehäuft wurde.

In ähnlicher Weise entstanden auch die abgrundartigen Einsenkungen, in welchen die Thäler ihren Anfang nehmen. Wenn das Eis des Hochlandes in das Ursprungskar eines Thales niederfloss und während langer Zeiträume tief unten vor der Einmündung des Thaltrichters sich staute und abschmolz, wurde das Hintergehänge des Kares immer tiefer und tiefer gehöhlt und es konnte, wenn dieser Vorgang lange genug andauerte, selbst die Bildung von wirklichen Becken eintreten.

Die Erklärung, dass die Becken der Fjorde und Fjordthäler durch die Eisströme der Diluvialzeit ausgehöhlt worden seien, ist jedoch ebenfalls nicht ohne Einwand geblieben.

Zwar kann man nicht die abschleifende Wirkung der Eisströme auf den Untergrund leugnen, weil dieselbe durch die Schlammführung der Gletscherbäche, auch bei den heutigen Gletschern nachgewiesen ist, u. zw. selbst dann, wenn diese letzteren

keine Oberflächen-Moränen zeigen; aber man bezweifelt, dass die Eisströme im Stande seien wirkliche Becken zu höhlen, weil unsere heutigen Gletscher nirgends die Bildung solcher Einmuldungen erkennen lassen.

Dieser Begründung kann allerdings zunächst entgegen gehalten werden, dass wir nicht in der Lage sind den von unseren heutigen Gletschern bedeckten und bearbeiteten Untergrund zu untersuchen, also ebenso wenig behaupten können, dass derselbe an den geeigneten Stellen nicht zu Becken ausgestaltet sei, wie, dass er solche thatsächlich enthalte. Weiter kann auf den Unterschied hingewiesen werden, der zwischen den kleinen Gletschern unserer Gebirge mit ihren isolierten, beschränkten Firnfeldern und den mächtigen Eisströmen der Diluvialzeit besteht, welche von der gewaltigen Decke des Inlandeises ausgiengen, die ganz Skandinavien und große Theile von Russland und Deutschland überlagerte.

Selbst wenn es feststünde, dass unsere heutigen Gletscher nicht im Stande seien, Becken auszuhöhlen, so könnte, auf diese Thatsache gestützt, doch nur gefolgert werden, dass bei ihnen die Bedingungen der Beckenbildung nicht vorhanden sind, dass ihre fließenden Eismassen nicht mächtig genug seien, die Geschwindigkeit der Strömung nicht groß genug erscheine und dass die Zeit, innerhalb welcher das Gletscherende sich an derselben Stelle befindet, nicht lange genug währe, um die Beckenbildung herbeizuführen.

Die Bahnen der diluvialen Eisströme jedoch sind thatsächlich durch eingehöhlte Becken gekennzeichnet; wir finden letztere wie im skandinavischen so auch im alpinen Vereisungsbereich, und die Randseen der Alpen: der Genfer-, Züricher- und Bodensee, der Langen-, Como- und Gardasee bezeugen die Abhängigkeit ihrer Bildung von den Eisströmen der Diluvialzeit, in deren Bahnen sie liegen, ebenso wie die norwegischen Randseen: der Kröderen- und der Spirillen-See, der Tyrifjord, der Randsfjord und der Mjösensee.



IV.

Im Lande der Mitternachts-Sonne.

Nördlich vom Polarkreise.

Vorbemerkung.

Im Allgemeinen sind die Reisen, welche nördlich über den Polarkreis (66° 30′ n. Br.) hinausführen, nicht als Vergnügungsreisen zu betrachten. Es dürfte genügen, zur Begründung dieser Anschauung daran zu erinnern, dass ein großer Theil des eisbedeckten Grönland sich südlich vom Polarkreise erstreckt und dass die Franklin'sche Expedition vom Jahre 1845 zur Erforschung der nordwestlichen Durchfahrt in den Eiswüsten der Nordküste des amerikanischen Festlandes unter dem 69.° n. Br. zu Grunde gieng.

An der norwegischen Küste jedoch liegt unter 70° 40′ n. Br. noch die Stadt Hammerfest und eine große Zahl von Vergnügungsreisenden, die auf nahe an Tausend geschätzt werden kann, gelangt alljährlich bei der Fahrt zum Nordkap bis über den 71.° n. Br. hinaus.

Die klimatischen Verhältnisse sind an der norwegischen Küste infolge der Einwirkung des Golfstromes wesentlich günstiger, wie überall an den Meeresufern gleicher Breite.

So sinkt die Temperatur des Meeres auch in den kältesten Monaten des Jahres, im Jänner und Feber, bei den Lofoten und Vesterålen (68° n. Br.) nicht unter 2·8° C. und bei Hammerfest (70° 40′ n. Br.) nicht unter 2·4° C.; sie erreicht selbst beim Nordkap (71° 10′ n. Br.) nicht 0° C. und kein einziger norwegischer Hafen friert im Winter zu.

Die warmen Wassermassen, welche die Küste umlagern und alle Sunde und Fjorde erfüllen, bewirken, dass die Uferränder des Festlandes und der Inseln durch einen verhältnismäßig milden Witterungs-Verlauf bevorzugt sind.

An der südnorwegischen Küste, vom Kap Lindesnäs (57° 59′ n. Br.) bis Christianssund (63° 17′ n. Br.) sinkt die Tempe-

ratur der Luft im Tagesmittel während des ganzen Jahres nicht unter 0° C. und selbst am Nordkap, wo der Wärmestand der Atmosphäre während 180 Tagen im Jahre unter dieser Grenze bleibt, beträgt die mittlere Jännertemperatur noch immer — 5° C.

An einzelnen, vor den Nordwinden besonders geschützten Uferorten Südnorwegens fällt in manchen Jahren kein Schnee und Molde (62° 44′ 10″ n. Br.), das norwegische Nizza, hat trotz seiner hohen nördlichen Lage mildere Winter als Bozen und Genf, an welch letzteren Orten die mittlere Tagestemperatur in der kalten Jahreszeit zuweilen bis auf — 10° C. herabsinken kann, während sie in Molde stets über 0° C. bleibt.

Dagegen erhebt sich im Sommer der Wärmestand der Luft an den Küstenorten im Tagesdurchschnitt kaum jemals über + 15° C. und die mittlere Temperatur des Monates August beträgt am Kap Lindesnäs (57° 59′ n. Br.) nur etwa + 14° C., am Nordkap (71° 10′ n. Br.) aber kaum + 10° C.

So sind also im Allgemeinen an der norwegischen Küste die Winter zwar keineswegs kalt, die Sommer aber auch nicht warm.

In dem Bereiche nördlich vom Polarkreise ergeben sich im Besonderen folgende Verhältnisse:

Es beträgt	in Bodö,	in Lödingen,	in Tromsö,	in Gjäsvär
die mittlere Lufttemperatur der Monate Jänner und Feber .	— 2,7° C.	— 3° C.	— 4° C.	— 5° C.
die mittlere Lufttemperatur der Monate Juli und August . .	+ 12,3° C.	+ 12° C.	+ 11° C.	+ 10° C.

Auf Rigi-Kulm (1790 *m*) und dem Schafberg (1776 *m*) ergeben sich in den genannten Monaten dieselben mittleren Temperaturen wie in Gjäsvär; aber während auf den angeführten Bergesgipfeln das Thermometer im Tagesmittel während des Winters bis zu — 20° C. herabsinkt und im Sommer bis zu + 20° C. steigt, fällt es in Gjäsvär in Winter niemals bis auf — 6° C., erhebt sich aber auch im Sommer niemals bis zu + 11° C. im Tagesdurchschnitte.

Man hat es mithin an der norwegischen Küste, nördlich vom Polarkreise, mit einem kühlen, geringen Schwankungen unterworfenem Seeklima zu thun.

Im Inneren Norwegens aber, wohin der Einfluss des Meeres nicht reicht, herrscht Festlands-Klima. Je weiter im Norden und je höher über dem Meere die Lage eines Ortes ist, um so rauher gestalten sich im Allgemeinen die Witterungsverhältnisse. Die Winter werden kälter und dauern länger, die Sommer erscheinen wärmer, aber währen nur kurze Zeit.

Die große Wärmequelle Norwegens ist das Meer und in dem Maße, wie man von der Küste sich entfernt und dem Innern des Landes sich nähert, sinkt auch die mittlere Jahres-Temperatur u. zw. im Südlande von Süd nach Nord, im Westlande von West nach Ost und im Nordlande (Finnmarken) von Nord nach Süd.

So hat die Eisenbahnstation Röros (62° 35′ n. Br.), welche in einer Höhe von 629 *m* gelegen ist, 198 Tage im Jahre, in denen der Wärmestand unter dem Gefrierpunkt bleibt. Die mittlere Temperatur der Monate Jänner und Feber beträgt in Röros — 11·5° C. und ist niedriger wie z. B. bei der 4. Cantoniera, Sta. Maria (2510 *m*), an der Stilfser-Jochstraße, dem höchstgelegenen, ständig bewohnten Hause Europas; die mittlere Temperatur der Monate Juli und August dagegen stellt sich auf + 11·5° C. und ist höher wie bei der 1. Cantoniera dieser Straße, welche 700 *m* unter Sta. Maria liegt.

In Karasjok (69° 19′ n. Br.), dem Paradies der Lappen, welches 133 *m* hoch gelegen ist, bleibt das Thermometer während 207 Tagen im Jahre unter dem Gefrierpunkt. Die mittlere Temperatur der Monate Jänner und Feber, die selbst auf der höchstgelegenen Beobachtungsstation in Europa, am Theodulpass (3330 *m*), noch — 13° C. beträgt, sinkt in Karasjok bis auf — 16·3° C., während die mittlere Temperatur der Monate Juli und August daselbst auf + 13° C. steigt und somit höher als z. B. auf dem Brennerpasse (1380 *m*) ist.

Von Hestmandö bis Tromsö.

(Am 24. Juni 1891.)

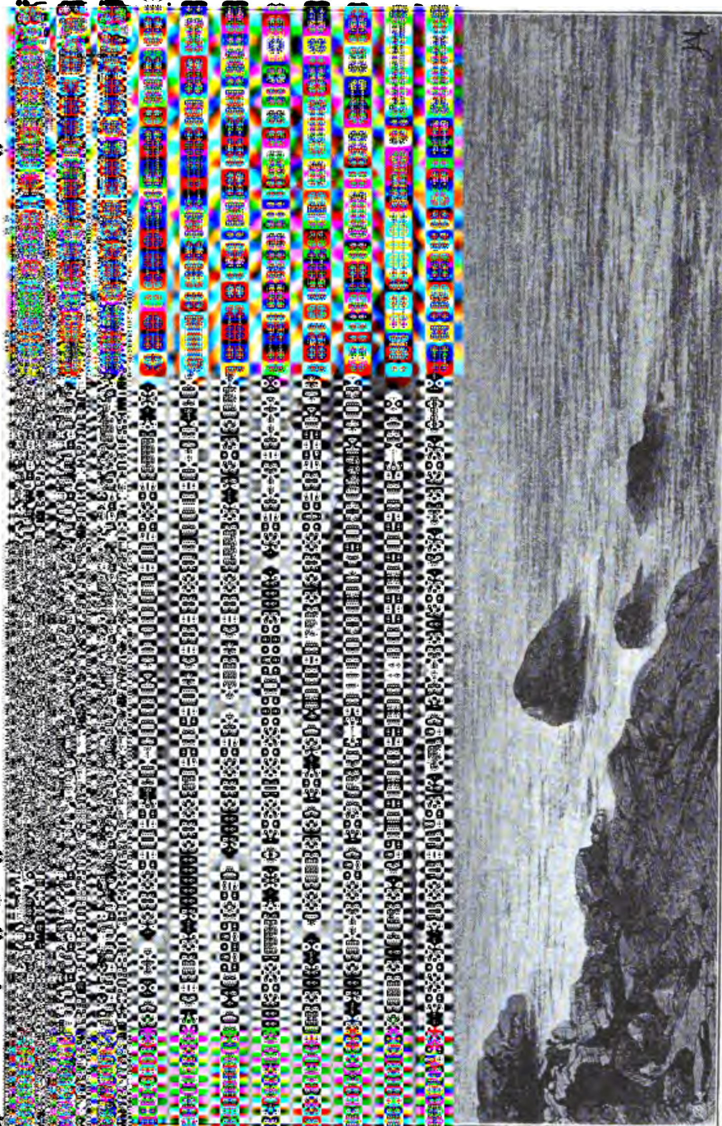
Es war nahe an Mitternacht. Weiße Wolken umhüllten den Himmel, der sich tief herabgesenkt hatte und auf den hohen Felsenufern des Festlandes, das uns zur Rechten lag, aufzuruhen schien. Links ragte die sagenumwobene, seltsame Gestalt der Hestmandö empor und weit draußen im offenen Meere erhoben sich die schroffen Zinnen der Inselgruppe Threnen. Vor uns stieg, von blauem Duft umhüllt, der gewaltige Steinleib des Rödölöwen über die Schärenflur auf.

Jede Hoffnung die Sonne noch zu sehen, war geschwunden und so dachte ich der Mahnung Bädekers, die da lautet: „Genügende Ruhe ist auf einer Nordlandsfahrt dringendes Erfordernis“ und zog mich still in meine Kajüte zurück, um des Schlafes zu pflegen.

Meine Schlafstätte bestand aus einem Divan, der mit Kopfrolle und Kopfkissen ausgestattet war und auf dem zwei dicke weiße Wolldecken lagen, die in kunstreicher Weise und vollständig unlösbar zu einem Schlafsacke zusammen gefaltet erschienen. War man einmal in diese Hülle hineingeschlüpft, so that man am Besten, regungslos in der eingenommenen Lage zu verharren, da man selbst bei einiger Übung kaum im Stande war, sich zu rühren und in keinem Falle mehr als eine Viertelwendung des Körpers ausführen konnte.

Gerade unter meinem Lager, tief im Schiffsraume, drehte sich rastlos die Propeller-Welle und leise, anfänglich kaum merkbare Schwingungen pflanzten sich von derselben nach oben bis zu mir fort. Sie störten meinen Schlaf keineswegs, im Gegentheile, sie schmiegten sich fördersam demselben an und wurden mir so vollständig zur Gewohnheit, dass ich lange nachher noch auf dem Lande nachtsüber unter meinem Bette die Schiffswelle zu spüren vermeinte.

Eben war ich sanft entschlummert, als plötzlich ein Kanonenschuss das Schiff erschütterte. Hastiges Füßegetrappel und lautes Stimmengewirre drang vom Deck herunter, dann dröhnte ein zweiter, ein dritter und endlich ein vierter Kanonenschuss.



Hestmandö.

Was veranlasste den Kong Harald mich mit dem Donner aller seiner Geschütze aus dem Schlafe zu wecken?

Wir hatten den Polarkreis ($66^{1}/_{2}{}^{0}$ n. B.) überschritten und waren in jenem geheimnisvollen Reiche angelangt, in welchem Tag und Nacht nicht alle 24 Stunden einmal mit einander wechseln, und welches ebensowohl das Land der Mitternachts-Sonne, wie das Land der Polarnacht genannt werden kann, weil es zu gewisser Zeit tage-, wochen-, monatelang keine Nacht, und zu anderer Zeit tage-, wochen-, monatelang keinen Tag hat.

Die Sonne, die bei uns mit anerkennenswerter Regelmäßigkeit Tag für Tag auf- und untergeht, weicht schon unter dem Polarkreise zweimal im Jahre von dieser Gepflogenheit ab.

Das Einemal versäumt sie am 21. Juni unterzugehen, so dass dem längsten Tag des Jahres unter dem Polarkreise keine Nacht folgt; und das Anderemal versäumt sie am 22. December aufzugehen, so dass der längsten Nacht des Jahres unter dem Polarkreise kein Tag sich anschließt.

Wenn man sich vom Polarkreise in der Richtung nach Norden entfernt, so dehnt sich die Zeit der Tage ohne Nacht immer weiter aus und nicht minder auch die Zeit der Nächte ohne Tag, bis beide Zeiträume beim Nordpole aufeinandertreffen, wo die Sonne vom 21. März bis 23. September ununterbrochen am Himmel steht, alle übrige Zeit aber unter dem Horizonte versunken ist, so dass das Jahr daselbst nur einen Tag und nur eine Nacht hat.

Es geht z. B. die Sonne nicht unter:
in Bodö vom 30. Mai bis 12. Juli, d. i. durch 44 Tage,
in Tromsö vom 18. Mai bis 25. Juli, d. i. durch 69 Tage,
in Hammerfest vom 13. Mai bis 29. Juli, d. i. durch 76 Tage und
am Nordkap vom 11. Mai bis 1. August, d. i. durch 81 Tage.

Dagegen erscheint die Sonne nicht am Horizonte:
in Bodö vom 16. December bis 27. December, d. i. durch 11 Tage,
in Tromsö vom 26. November bis 15. Jänner, d. i. durch 51 Tage,
in Hammerfest vom 21. November bis 20. Jänner, d. i. durch 62 Tage
und am Nordkap vom 18. November bis 23. Jänner, d. i. durch 68 Tage.

Nichts im nordischen Lande macht auf den mitteleuropäischen Reisenden einen so gewaltigen Eindruck, als das Aufhören des Wechsels von Tag und Nacht.

Tjeldö

Kartogr. Anst. v. G. Freytag & Berndt, Wien.

Maßstab 1:1,250.000.

0 5 10 20 30 40 50

Kilom.

Anders als die Ostsee erscheint uns das nördliche Eismeer anders als die Thäler und Berge der Alpen stellen Berg und Thal in Norwegen sich uns dar, anders wie in unserer Heimat blickt dort der Himmel auf uns nieder; aber immer bleibt es Meer und Himmel, Berg und Thal, nichts völlig Neues tritt uns entgegen, nur andere Farbentöne sehen wir und Verschiedenheiten in der Gestaltung, deren wir auch bei uns nicht entbehren.

Aber, dass der Tag nicht endet, dass es keine Nacht mehr gibt, dass die Sonne, so wie Mittags, auch um Mitternacht am Himmel steht, das ist Etwas, von dem wir in unseren mittleren Breiten uns kaum eine Vorstellung zu machen vermögen. Ein Gefühl angenehmen Behagens erfüllt uns im Hinblick auf die Möglichkeit, nunmehr ungehindert so recht eigentlich in den Tag hineinleben zu können. Wir sehen uns mit dem Aufhören der Nacht von einer Fessel befreit, die uns bisher angelegt war, und obgleich unser Verstand die Zweckmäßigkeit der Beschränkung des Tages durch die Nacht für unser körperliches und geistiges Wohlsein anerkennt, so erhebt sich unser Gemüth dennoch in dem Genusse der erlangten, schrankenlosen Freiheit.

Der Kong Harald hatte während der Nachtzeit das Vorgebirge Kunnen umschifft und zeitlich morgens Bodö angelaufen. Als ich um acht Uhr auf Deck erschien, befand sich das Schiff inmitten des großen Vestfjordes. Vor uns ragten die Lofoten und Vesterålen auf, die mehr als 1000 *m* über das Meer sich erheben und als eine einzige, geschlossene Wand erscheinen, wie die ungeheuere Mauer einer Festung, die mit unzähligen Thürmen und Zinnen gekrönt ist.

Die Inselgruppe der Lofoten und Vesterålen besteht aus sieben größeren Inseln, von welchen drei: Hindö, Andö und Langö zu den Vesterålen und vier: Ostvågö, Vestvågö, Flagstadö und Moskenäsö zu den Lofoten gerechnet werden.

Die Inselkette, die uns im Vestfjord als Lofotenwand entgegentritt, wird von der Vesteråleninsel Hind und den vier genannten Lofoteninseln gebildet.

Obgleich alle diese Inseln von einander durch schmale Sunde und Ströme geschieden werden, so erscheinen sie dem Auge dennoch, von welcher Seite sie auch gesehen werden mögen, als

ein einziges ungetrenntes Bergland, weil die engen Meeresarme, die zwischen ihnen liegen, niemals den freien Durchblick gestatten. Die Küsten zeigen schroff aufragende Felswände, die von unzähligen Fjorden durchschnitten sind, und im Innern erheben sich Gipfel, die in reicher Vielgestaltigkeit Spitzen in allen Formen, Schneiden, Zinnen und Zacken aufweisen und bis zur Schneegrenze hinan reichen.

Die Lofotenwand löst sich im Norden des Vestfjords mit der Insel Hind von dem Festlande los und erstreckt sich, einen weiten Bogen bildend, in südwestlicher Richtung in den Ocean hinaus. Sie setzt sich südlich in den Inseln Värö und Röst fort, die durch den Malstrom von ihr getrennt sind.

Der Vestfjord, der zwischen Bodö und der Insel Röst eine Breite von mehr als hundert Kilometer hat, verengt sich gegen Norden immer mehr und mehr und endigt mit dem schmalen Tjeldesund, der Hindö von Tjeldö und dem Festlande trennt und kaum Flussesbreite besitzt.

Nach und nach hatte sich die ganze Schiffsgesellschaft auf dem Deck versammelt. Die Damen saßen plaudernd in den bequemen Rohrsesseln, die Herren standen in der Nähe derselben oder giengen auf und nieder. Auch die vier Sessel, welche den Besitzstand der deutschen Colonie bildeten, waren bereits von ihren eigentlichen Nutznießerinnen eingenommen. In dicke Wintermäntel oder leichte Pelze gehüllt, die Füße mit Decken wohl verwahrt, konnten sie sich auch bei dem Wärmestande von 6° C., den unser Schiffsthermometer anzeigte, ganz behaglich dem Genusse hingeben, welchen die Ansicht der Lofoten ihnen darbot, aus deren Höhenbereich die schneebedeckten Berge und kahlen Felsgestalten immer deutlicher hervortraten, während auf der Meeresfläche ein Gewirre von zahllosen Klippen und Riffen emportauchte, über welches die blauschwarzen Uferwände sich erhoben.

Links von der deutschen Niederlassung hatte sich eine amerikanische Familie sesshaft gemacht, aus Mann, Frau und zwei Töchtern bestehend, deren südliche Abstammung nicht bloß durch den gelblichen Ton ihrer Hautfarbe und die Lebhaftigkeit der jungen Damen, sondern hauptsächlich durch eine große Bonbonsbüchse angedeutet wurde, die mindestens zwei Liter Inhalt fasste und beständig zwischen ihnen hin und her wanderte.

Rechts vom deutschen Gebiete hatte sich eine amerikanische Lady mit ihrer Gesellschafterin angesiedelt. Die Lady stak in einem langen Pelzsack, der ihr bis zum Halse reichte und dort mit einem Kragen von schwarzem Bärenfell abgeschlossen war, wodurch auch noch der Hinterkopf vollständig bedeckt wurde. Da sie über das Gesicht stets einen dichten Schleier in mehrfachen Lagen gezogen hatte, so war die Lady überhaupt nicht sichtbar.

Der Kong Harald steuerte auf ein mächtiges, hochaufragendes Vorgebirge los, welches weit in das Meer heraustrat und mit seinen schroffen, blauschwarzen Felswänden, über welchen blendend weiße Schneefelder sich erhoben, eine eigenartige, düsterkalte Ansicht gewährte, die durch den dunkelgrünen Vordergrund, den das Meer bildete, wesentlich in ihrer Farbenwirkung gehoben wurde.

Es war die Südspitze von Ostvågö, der 938 *m* hohe Våge-Kollen, an dessem Fuße unser nächstes Ziel, Henningsvär, liegt.

„Vor den schroffen Küstenwänden befindet sich eine Gruppe kleiner Felseninseln. Die schmalen Sunde, durch die sie von einander getrennt sind, sowie die einspringenden Buchten ihrer zerrissenen Ufer gewähren einlaufenden Fahrzeugen Schutz, und ein Leuchthaus weist bei Nacht den Weg zum sicheren Hafen. Kein Baum, kein Strauch schmückt diese Eilande, nur Rasen umsäumt die rauhe, felsige Oberfläche derselben.

Am Rande des Wassers liegen zahlreiche Speicher, weiter zurück stehen mehrere zweistöckige Häuser und die einfache, roth angestrichene Kirche, Alles aus Holz hergestellt. Abgesondert auf einer Insel liegt eine große Guanofabrik.

Außerdem sind noch eine Menge mit Rasendächern eingedeckte Holzhütten über die Oberfläche der Felsinseln ausgestreut. Wind und Regen haben dem Holze die Farbe der Felsen verliehen, die Dächer grünen wie Rasenflächen und die Hütten heben sich, aus der Ferne gesehen, kaum vom Boden ab.

In diesen Hütten finden zur Zeit des Fischfanges, d. i. von Mitte Jänner bis Anfangs April 5000 bis 6000 Fischer Herberge.

Eine große Menge langer Stangen, die auf hohen Pfählen ruhen, und überall, wo der Platz günstig ist, angebracht sind, sowie eine Anzahl balkengezimmerter, mehrstöckiger Gerüste dienen zum Trocknen der Fische.“ *(G. Hartung.)*

Das ist Henningsvär, der bedeutendste Fischplatz der Lofoten, und ihm gleichen so ziemlich alle übrigen Fiskevärs (Örsvåg, Storvåg und Kabelvåg, Svolvär und Skråven), die überall, wo am Fuße der steilen, wildzerrissenen Küstenwände heraustretende, niedrige Felszungen oder vorliegende Inseln einen geeigneten Platz bieten, errichtet sind.

Der gesammte dem Vestfjord zugekehrte Küstensaum der Lofoten ist der Schauplatz des ergiebigsten, norwegischen Dorschfanges, der hier alljährlich in den Monaten Februar und März betrieben wird.

Schon Mitte Jänner erscheint der Dorsch, aus den Tiefen des Eismeeres kommend, in ungeheueren Mengen im Vestfjord, um daselbst auf den seichten, nur von den warmen Wässern des Golfstromes überlagerten Meeresbänken zu laichen.

Den bedeutendsten Laichplatz bildet eine über hundert Kilometer lange Bank, die sich in einer Tiefe von 60 bis 100 *m* von der südlichsten Lofoten-Insel Röst bis gegen Hindö erstreckt, und nur wenige Kilometer vom Küstensaume der Inseln entfernt, den Vestfjord durchzieht.

Nachdem der Dorsch im Monate März gelaicht hat, tritt er die Rückkehr an und strebt in der Zeit des April, Mai und Juni längs der Küste von Finnmarken nordwärts wieder dem heimischen Eismeere zu.

So kommen und gehen in unbeirrter Regelmäßigkeit die ungezählten Scharen des Dorsches seit Jahrtausenden denselben Weg, obgleich sie auf demselben seit undenklichen Zeiten der menschlichen Verfolgung ausgesetzt sind.

Gegen Ende des Monates Jänner eilen von Nord und Süd, aus den Fjorden der Inseln und des Festlandes die norwegischen Fischer den Lofoten zu und bald sind 5000 bis 6000 Boote, mit 25.000 bis 30.000 wetterharten Schiffern besetzt, im Vestfjord an den verschiedenen Fischplätzen versammelt.

Tagtäglich werden nun im Laufe des Nachmittags die Netze versenkt, oder die Angelleinen ausgeworfen und am nächsten Morgen wieder eingeholt. War einem Boote ein guter Fang beschieden, so kehrt es mit einer Beute von 400 bis 500 Fischen gegen Mittag in den Hafen zurück.

Die Zubereitung der Dorsche für den Handel geschieht in dreierlei Weise. Nachdem die Fische am Ufer ausgeweidet und Kopf und Rückgrat derselben entfernt worden sind, werden sie entweder an Ort und Stelle zum Trocknen aufgehängt u. zw. ebensowohl ganz, je zu Zweien verbunden (Rundfisch), wie auch bis zur Kiemengegend aufgespalten (Stockfisch), oder sie werden vollständig in zwei Hälften getrennt, eingesalzen, verschifft und auf den Felsklippen der inneren Fjorde zum Trocknen ausgelegt (Klippfisch).

Aus den Lebern der Dorsche wird der bekannte Dorschleberthran gesotten, die Rogen werden in Fässern eingesalzen und als Fischköder zum Sardinen- und Sardellenfang nach Frankreich und Italien verkauft, die Köpfe aber entweder zu Guano verarbeitet oder, getrocknet und gestampft, dem Viehfutter beigemengt.

Obgleich das Glück den Fischern nicht alle Tage hold ist und ihnen im Durschschnitte kaum zweimal in der Woche ein guter Fang zutheil wird, so beträgt die während der acht- bis zehnwöchentlichen Fangdauer erbeutete Zahl der Fische dennoch alljährlich nahe an 30 Millionen Stück, die einen Wert von sieben bis zehn Millionen Mark haben, so dass der durchschnittliche Ertrag für den einzelnen Fischer sich auf 300 bis 400 Mark beläuft.

Aber welchen Mühen und Gefahren muss er trotzen in der Dunkelheit der langen Nacht, bei Kälte und Wind und einem Wogengang, der kaum die Boote duldet!

„An Norwegens Westküste bis hoch hinauf in den Nordlanden gilt es als Regel, dass unter Denen, die regelmäßig dem Fischfange obliegen, von Dreien je Einer seinen Tod in den Wellen findet.“ *(G. Hartung.)*

Es war halb zehn Uhr, als der Kong Harald in ziemlicher Entfernung vor dem Gürtel der Felsinseln von Henningsvär hielt, um Postsendungen abzugeben und aufzunehmen.

Der um diese Zeit vollständig verödete Fischerhafen, welcher in der großartigen Küstenansicht, in die er eingefügt ist, sehr wenig hervortritt, erregte nur geringe Aufmerksamkeit.

Unser Interesse wandte sich schließlich einigen flachen Holmen zu, die unweit vom Schiffe aus dem Wasser sich hoben und deren Gestein, im Gegensatz zu dem durchwegs dunklen Ton der Küsten- und Inselfelsen, licht und weiß erschien.

Ein Mitglied der deutschen Colonie des Kong Harald, Herr Professor Kolle aus Berlin stellte eine scharfsinnige Korallenrifftheorie auf und behauptete, die Holme bestünden aus Dolomit; unser Wiener Reisegenosse, Herr Stampfer, dagegen wies auf eine Anzahl Möven hin, welche auf den Felsplatten sich niedergelassen, und sprach, indem er sich auf Scheffels Lied von der Guanoinsel berief, den Verdacht aus, dass diese braven Vögel die Oberfläche der Riffe weiß gefärbt hätten. Der Obersteuermann, der eben in der Nähe war, löste den Meinungszwiespalt, indem er erklärte, dass die Holme, die im Fahrwasser der Schiffe liegen, einfach mit weißer Farbe angestrichen seien, damit sie in dunkler Nacht gesehen und vermieden werden können.

Nach etwa halbstündigem Aufenthalte vor Henningsvär hob der Kong Harald die Anker und dampfte weiter.

Die nun folgende Fahrt möchte ich als den Glanzpunkt unserer Nordlandsreise bezeichnen.

Sie führte uns durch den Gimsöström, welcher Ostvågö von Vestvågö und Gimsö trennt, auf die Nordseite von Ostvågö, wo wir zunächst das offene Eismeer vor uns hatten und dann in den Hadselfjord, die Durchfahrt zwischen Langö (Ulfö) und Ostvågö, gelangten. Bei Hanö bog das Schiff in den Raftsund ein, der Ostvågö von Hindö scheidet und trat bei Digermulen wieder in den Vestfjord heraus, welchen wir bei Henningsvär verlassen hatten.

Auf dieser bei gutem Wetter durchgeführten Rundfahrt zogen die wilden Felslandschaften der Lofoten und Vesterålen in der reichen Mannigfaltigkeit ihrer Gestaltungen an uns vorüber, gleich einem Wandelbilde, dessen einzelne Ansichten im Gimsöström und Hadselfjord die hohen Felsküsten breiter Meeresarme zeigten, hinter denen schneebedeckte Bergmassen sich emporhoben, im Raftsund ein gewaltiges, kühn aufgethürmtes Felsgebirge uns vor Augen führten, das von einem mächtigen Strome durchbrochen wird und endlich an der Nordküste von Ostvågö das drohende Eismeer sehen ließen, wie es gegen die zerklüfteten, schroff aufragenden Felsufer anstürmt.

Unvergleichlich ist das Bild, welches der etwa zwanzig Kilometer lange Raftsund gewährt.

In grauenhafter Wildheit starren uns hier die furchtbar zerrissenen, von mächtigen Schneefeldern durchquerten Felsberge der beiden Inselränder entgegen, die in grauschwarzen Felswänden, über welche blitzende Wasseradern herabstürzen, zum Meeresarme niederfallen.

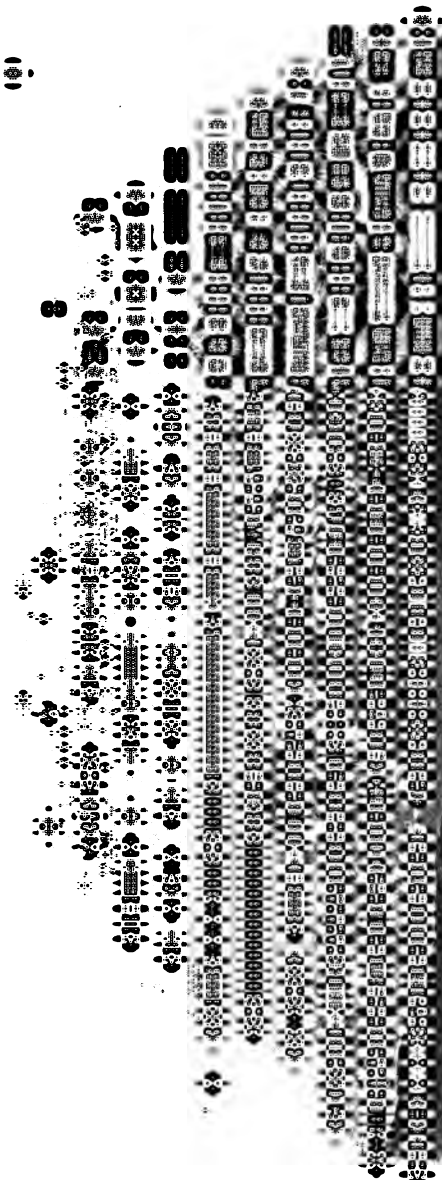
Am inneren Ende des Raftsundes, wo seine Mündung zum Vestfjord durch die Insel Store Molla verengt wird, liegt am Fuße des südlichen Vorgebirges von Hindö die kleine Ansiedlung Digermulen.

Auf einer Stufe der felsigen Lehne, hoch über Digermulen, erhebt sich ein kleines Hôtel, welches eine vorzügliche Ansicht des Raftsundes und der Küste von Ostvågö gewährt. Von diesem Punkte nahm Kaiser Wilhelm II. bei seiner ersten Nordlandsfahrt im Jahre 1890 den Raftsund in Augenschein, und das später daselbst aufgestellte Hôtel erhielt nach diesem Umstande den Namen Kaiserwarte.

Die unmittelbare Nähe des Golfstromes nimmt auf das Klima und die Vegetationsfähigkeit der Lofoten und Vesterålen einen günstigen Einfluss. Auf vielen Felsabfällen grünen Moose, die Sonnenseite der Berglehnen ist ziemlich hoch hinauf mit Birkengestrüppe bedeckt und schmale Küstenstreifen weisen hie und da Wiesenflecken und Ackerstücke auf. An den steilen Hängen der Küste von Hindö weideten Kühe, Schafe und Ziegen.

Mit besonderer Angelegentlichkeit wandten wir unsere Blicke am Nordende des Vestfjords der Festlandsküste zu, wo der große Ofotenfjord mündet. Weit im Innern dieses Fjords, nahe der schwedischen Grenze liegt Victoriahavn, der Anfangspunkt einer im Bau begriffenen Eisenbahn, welche nach Gellivara, zum Anschlusse an die eben erst fertiggestellte Gellivara-Lulea-Bahn, geführt wird und von besonderer Bedeutung für das ganze skandinavische Nordland werden dürfte, da nach ihrer Eröffnung die vorzüglichen Eisenerze des Gellivara nicht bloß zum bottnischen Meerbusen, dessen Häfen im Winter zugefroren sind, sondern auch zum atlantischen Meere gelangen werden.

Gegen ein Uhr hielt der Kong Harald kurze Zeit vor Lödingen und bog dann in den schmalen Tjeldesund ein, der zwischen Hindö einerseits und Tjeldö und dem Festlande andererseits zu dem weiten Vågsfjord hinausführt.




Südende des Raftsundes.

Um halb zwei Uhr gieng ein Aufwärter, mit der Glocke in der Hand, durch das Schiff und läutete zur gemeinschaftlichen Mittagstafel. Die ganze Schiffsgesellschaft versammelte sich mit großer Pünktlichkeit im Speisesaale.

Die Sitzordnung bei Tische war eine im Vorhinein festbestimmte. Gleich bei seiner Ankunft auf dem Schiffe wurde jedem Reisenden der Plan des Speisesaales vorgelegt, in welchem die einzelnen Sitze mit fortlaufenden Ziffern bezeichnet sind, und ihm die Wahl unter den noch freien Plätzen anheimgestellt. Der Sitz, für den er sich entschieden, blieb ihm für die ganze Reisedauer ausschließlich vorbehalten.

Als ich mit Frau und Tochter in Bergen den Kong Harald betrat, waren erst etwa zehn bis zwölf Tischplätze besetzt, und ich durfte mir daher drei Sitze am Ende einer Tafel nehmen, so dass wir von Amerikanern und Engländern wenigstens nicht eingeschlossen werden konnten.

Gleich beim ersten Frühstück bemerkte ich mit Vergnügen, dass mein Tischnachbar sich für eine Darreichung bei mir deutsch bedankte.

Er erklärte sofort offen, er habe aus dem Plane des Speisesaales Namen und Heimatsort von uns ersehen und sich deshalb zu uns gesetzt; er heiße Vâros und sei aus Budapest, welches, von Norwegen aus gesehen, ganz nahe bei Prag liege.

Bis Drontheim blieben wir allein. Hier fanden wir im Hôtel Victoria deutsche Reisegenossen für die Nordlandsfahrt u. zw. Herrn Amtsrichter Sachse mit Frau aus Meißen, und zwei Berliner Herren, Regierungsbaumeister Haller und Professor Kolle, welche auf dem Kong Harald die an unsere Sitze anschließenden Tischplätze belegten.

Nur unsere Wiener Landsleute, Herr Stampfer und Frau, die erst nach der Ausfahrt von Drontheim von mir mitten im amerikanischen Meere entdeckt und an das deutsche Ufer gerettet wurden, saßen nicht in unserer Nähe. Dafür hatte sich ihnen Herr Borinescu aus Bucarest angeschlossen, welcher sich der deutschen Ansiedlung des Kong Harald beigesellte, die somit aus elf Personen, vier Damen und sieben Herren bestand.

Eine zweite, nationaleinheitliche Gruppe der Reisenden auf dem Kong Harald wurde durch die englische Gesellschaft gebildet, welche schon von Christiania aus mit uns denselben Weg verfolgte. Sie war hinter uns durch Valders und über das Fillefjeld gefahren und hatte uns in Lärdalsören endlich eingeholt. Wir trafen darauf in Stahlheim und in Vossevangen immer wieder mit ihr zusammen und wurden schließlich auf der Bahn nach Bergen sogar gemeinschaftlich mit ihr in einer Waggonabtheilung befördert. Diese Gruppe bestand aus drei älteren Damen, vier jungen Mädchen und drei Herren.

Ein hochgewachsener, alter Herr, mit freundlichem, gutmüthigem Gesichte, war offenbar zum Reisevogt bestellt und widmete sich seinem Dienste mit so eifriger Hingabe, dass er stets geneigt war, in der löblichen Fürsorge für seine Zugehörigen, sich der Rücksichtnahme auf Andere so viel als möglich zu entschlagen. Ich gehörte schon seit unserer Abfahrt von Vossevangen zu seinen Bewunderern. Hier hatten wir eben in einem mit einer Tafel ausdrücklich als „Rögwogen“ bezeichneten Waggon Platz genommen, als die englische Gesellschaft hereinströmte und alle übrigen freien Sitze in Beschlag nahm.

Es fiel mir selbstverständlich nicht ein, von der Erlaubnis zu rauchen, die mir die Aufschrift des Wagens gab, Gebrauch zu machen und ich that mir im Stillen auf dieses der Höflichkeit darzubringende Opfer Etwas zu Gute. Als ich aber einen Blick zum Fenster hinauswarf, sah ich, wie der vorsorgliche, englische Reisemarschall mit dem Zugsführer angelegentlich verhandelte und Letzterer endlich, seinem Andringen nachgebend, die Tafel „Rögwogen“ von unserem Wagen entfernte. So war also meine Enthaltsamkeit vom Rauchen keine freiwillige Entsagung mehr, sondern, Dank der Rücksichtslosigkeit und Energie des englischen Häuptlings, eine erzwungene. Ich hatte ihm in Anerkennung seiner hervorragenden Befähigung damals den Ehrennamen „der alte Seeräuber“ verliehen.

Die vier Seeräubertöchter waren angenehme und heitere Mädchen. Eine der jungen Damen führte eine Laute mit sich, womit sie den Gesang der Anderen begleitete. Noch auf der Fahrt von Vossevangen nach Bergen gaben sie ein kleines Concert

und trugen ein englisches Lieder-Potpourri vor, in welchem die Melodien „Gott erhalte“ und „Fischerin, du kleine“ einander unmittelbar folgten.

Auf dem Kong Harald hatte sich die ganze Seeräuberfamilie am anderen Ende unseres Tisches sesshaft gemacht, was, wie Herr Város mit Verdruss bemerkte, dem Fortkommen der täglich frisch aufgestellten Hummer und anderen guten Dinge aus diesem Bereich nicht förderlich war.

Auch eine dritte Gruppe der Reisegesellschaft des Kong Harald verfolgte mit uns schon von Christiania aus denselben Weg. Sie war amerikanischen Ursprunges und bestand aus einem älteren Herrn, seiner Frau und drei jungen Damen. Der Herr bewegte sich stets mit einer gewissen Würde, er war gegen Jedermann höflich und rücksichtsvoll, in einer Weise, die deutlich erkennen ließ, dass er auch seinerseits höfliche Rücksichtsnahme erwarte. Obgleich die Ansprüche, die er für sich und seine Familie stellte, nicht gering waren, so vermied er dennoch mit großem Takte bei Befriedigung derselben Jemandem nahe zu treten. Er führte bei uns den Zunamen „der amerikanische Geheimrath“ und machte ihm alle Ehre.



Der Weltumsegler.

Die beliebteste Persönlichkeit der ganzen Schiffsgesellschaft war ein über siebzig Jahre alter Amerikaner, der über Japan und Ostindien nach England gekommen war und von da eben einen Abstecher zum Nordkap machte, bevor er nach New-York zurückkehrte. Er wurde von uns kurzweg als der „Weltumsegler“ bezeichnet und war der Einzige, der mit der ganzen Schiffsgesellschaft verkehrte, obgleich er neben Englisch nur sehr gebrochen Deutsch und etwas Französisch sprach.

Gleich am ersten Tage der Nordlandsfahrt gieng er mit seinem Notizbuche von Mann zu Mann, um die Volksangehörigkeit der einzelnen Reisenden zu vermerken. So kam er in die Lage, festzustellen, dass die aus achtzig Personen bestehende Reisegesellschaft des Kong Harald aus 52 Amerikanern, 10 Engländern, 10 Deutschen (Herrn Város mit eingerechnet), 2 Franzosen,

2 Belgiern, 1 Schweden, 1 Norweger, 1 Holländer und 1 Rumänen bestand.

Höchst originell war die Art wie der alte Herr trotz seiner mangelhaften Sprachfertigkeit, die eine eigentliche Unterhaltung nicht zuließ, den Verkehr in deutscher Sprache pflog.

Mit vergnügtem Gesichte trat er in Vestfjord, ein Buch in der Hand schwingend, auf mich zu und declamierte:

Zum Werke, das wir ernst bereiten,
Geziemt sich wohl ein ernstes Wort!

Über diese Ansprache etwas verdutzt, wusste ich nichts Besseres zu thun, als seiner Ansicht beizupflichten und antwortete also:

Wenn gute Reden sie begleiten,
Dann fließt die Arbeit munter fort!

Da drückte er mir begeistert die Hand und rief: „Sie haben mich verstanden!“ worauf er befriedigt weiter stapfte.

Er schien offenbar überzeugt zu sein, dass jeder Deutsche die „Glocke“ von Schiller im Gedächtnis habe und im Stande sei, sie vorzutragen.

Als er im Raftsund in meine Nähe kam und eben im Begriffe war seinem Buche, das eine Sammlung von deutschen Gedichten enthielt, eine poetische Anrede an mich zu entnehmen, kam ich ihm zuvor, lenkte seine Aufmerksamkeit auf die mächtigen Troldetinder und sagte zu ihm:

Das Auge sieht den Himmel offen,
Es schwelgt das Herz in Seligkeit.

Da jauchzte er auf: „Oh, das herrliche Gedicht!“ reichte mir sein Buch, in welchem die „Glocke“ aufgeschlagen war und ließ sich die von mir gesprochene Stelle bezeichnen, worauf er mit lauter Stimme die darauf folgenden Zeilen las:

Ach, dass sie ewig grünen bliebe,
Die schöne Zeit der jungen Liebe!

So förderten wir den Guss unserer Glocke während der Nordlandsfahrt weiter, bis er endlich bei unserer Rückkunft nach Drontheim mit den Worten Abschied nahm:

Und wie der Klang im Ohr vergehet,
So lehret sie, dass nichts bestehet.

Auf der Rückfahrt vom Nordkap lernten wir den alten Herrn noch von einer anderen Seite kennen.

Es war Sonntag, den 28. Juni. Der Kong Harald war zeitlich früh von Tromsö abgefahren und hatte gegen 11 Uhr eben den breiten Vågsfjord erreicht, als eine eigenthümliche Bewegung unter unseren Reisegenossen sich bemerkbar machte. Plötzlich hielt das Schiff und die Amerikaner strömten, mit Gesangbüchern versehen, in den Speisesaal hinab. Dort saß ein junger Mann am Klavier und spielte die Melodie eines Kirchenliedes vor, die von der versammelten Gemeinde nachgesungen wurde.

Nach Beendigung des Gesanges erhob sich unser Weltumsegler, der heute in feierliches Schwarz gekleidet war, und hielt eine lange weihevolle Ansprache an seine Landsleute, die so zu Herzen gieng, dass sich die Damen die Thränen aus den Augen wischen mussten. Und in der That war seine Rede wohl geeignet, ernst und nachdenklich zu stimmen, um so mehr, als sie auf dem schwankenden Boden eines Schiffes und von einem Manne vorgetragen wurde, der nahe dem Grabe stand.

Er wies darauf hin, dass wir Alle, frohen Muthes, auf einer Reise in fremdem Lande begriffen seien, dass wir der Schönheit und Erhabenheit seiner Natur uns erfreuen und dass wir dennoch Alle von einem stillen Sehnen erfüllt sind, das uns wieder nach unserer Heimat und zu unseren fernen Lieben zurückzieht.

So sei auch das menschliche Leben eine Reise, die wir ferne von unserer eigentlichen Heimat unternehmen und auf welcher uns stets die Hoffnung begleiten solle, dass das Ende unserer Fahrt die Heimkehr bedeute, die uns zu unseren vorangegangenen Lieben zurückführt.

Nachdem der Redner geschlossen hatte, wurde abermals ein Lied gesungen und am Ende des Gottesdienstes drängten sich alle Theilnehmer desselben zu dem Prediger und drückten ihm dankend die Hände. Die Amerikaner, die sonst wenig mit einander verkehrten, waren durch den gemeinschaftlichen Gottesdienst auf einmal in eine einzige große Gruppe verschmolzen, in deren Mitte der alte, würdige Weltumsegler wie ein allverehrter Priester gefeiert wurde.

Ich habe zum Schlusse noch meines Kajütengenossen zu gedenken, eines Amerikaners, der geläufig Deutsch sprach und stets freundlich und entgegenkommend mit mir verkehrte. Er war Liebhaber der Augenblicks-Lichtbildnerei und hatte stets seinen photographischen Apparat bei sich, mit dem er Alles aufnahm, wie er behauptete, den Polarkreis ebensowohl wie die Mitternachtssonne.

Der Kong Harald fuhr, nachdem er aus dem Tjeldesund in den großen Vågsfjord eingelaufen war, immer in der Nähe der Küste von Hindö nordwärts und langte gegen fünf Uhr im Hafen von Harstad an, wo er unmittelbar an der Landebrücke anlegte, um einen zweistündigen Aufenthalt zu nehmen.

Die Schiffsgesellschaft strömte ans Land. Der größte Theil derselben schlug unter Führung des zweiten Steuermannes den Weg zu der alten Steinkirche von Throndenäs ein.

Wir Deutschen zogen es vor, einen Spaziergang gegen das Innere der Insel zu machen.

Harstad ist ein bedeutender Hafenplatz, in welchem mehrere Dampferlinien zusammentreffen. Die Ortschaft besteht aus einzeln stehenden Häusern und Gehöften, die sich längs des Ufersaumes der Bucht hinziehen und bis zur Kirche von Throndenäs reichen. Nur bei der Landebrücke schließen sich einige Häuser näher zusammen. Hier steht z. B. ein zweistöckiges Hôtel, natürlich aus Holz hergestellt, und daneben befindet sich das Post- und Telegraphen-Amt. Gegenüber liegt ein Kaufmannshaus, wo man Alles, was nothwendig und brauchbar, bekommen kann: Mehl und Kaffee, Zucker und Salz, eiserne Öfen und Bettgestelle. Daneben ist die Buch- und Kunsthandlung des Hafenortes, wie durch einige Bücher und Bilder, die in einer Auslage angebracht waren, angedeutet wurde.

Hier trat uns etwas völlig Unerwartetes entgegen, ein Automat, der in norwegischer Sprache Jedem ein Päckchen Chocolade zusagte, der ihm 10 Öre in den Mund stecke. Der Versuch wurde sofort gemacht und der wackere Automat hielt Wort. Als wir ihn etwas näher ansahen, erkannten wir in ihm ein Dresdner Kind, das die Chocolade einer sächsischen Fabrik so hoch im Norden feilhielt.

Wir waren nun nicht weiter erstaunt, als wir zweien einheimischen Damen begegneten, die ebenso licht und modisch gekleidet waren, wie die Frauen in Christiania. Es waren Mutter und Tochter; die letztere trug einen Zwicker und musterte durch denselben angelegentlich die Frauen, die vom Kong Harald ans Land kamen.

Wir befanden uns auf einer Straße, die quer über die Insel zum anderen Meeresufer führt. Zu beiden Seiten wechselte Birkengestrüppe mit kleinen Wiesenflecken ab. Überall standen volle Butterblumen, wie wir sie im vorigen Jahre zur selben Zeit auf dem Rigi angetroffen, in Blüte, während auf feuchten Grasflecken blühende Orchideen sich fanden, die uns völlig fremd waren. Weiter draußen sahen wir, dass die Straße in einem Walde sich verlor, den wir jedoch nicht erreichten, da wir uns nicht zu weit von Harstad entfernen wollten.

Als wir den Rückweg antraten, kam uns ein Kariol in scharfem Trabe entgegen. Den Sitz nahm Fräulein Maggy, eine der Seeräubertöchter ein; die etwas unsicher die Zügel führte, während der alte Seeräuber hilfebereit hinter ihr auf dem Gepäckbrett kniete. Dass er in so kurzer Zeit in dem Fischerort ein Kariol aufzutreiben im Stande war, bewies neuerlich seine Aneignungsbefähigung.

Wir kamen etwas zu frühe wieder bei der Landebrücke an, und die Frauen setzten sich plaudernd auf eine in der Nähe stehende Bank. Bald versammelte sich ein ganzes Rudel Harstader Jungen vor ihnen, die mit Eifer ihrem Gespräche lauschten und sich offenbar an den Lauten der ihnen fremden und doch bekannt klingenden Sprache ergötzten. Ein kleines Mädchen von etwa vier Jahren, das zu hinterst stand und nicht nur hören, sondern auch sehen wollte, bemühte sich vergebens nach vorwärts zu kommen. Den Jungen machte es Vergnügen, die kleine Neugierige immer wieder zurückzudrängen, so dass ihr endlich die Thränen in die Augen traten. Das bemerkte meine Frau und hielt der männlichen Jugend Harstad's eine kleine Standrede, die mit dem Auftrage schloss, das Mädchen sofort vorzulassen. Diese directe Ansprache erhöhte den Genuss der Jungen ganz wesentlich, und die Kleine wurde mit großer Geschwindigkeit vor meine

Kartogr. Anst. v. G. Freytag & Berndt, Wien.

Maßstab 1:1,250.000.

Kilom.

Frau hingestellt. Nun kamen die Spenden des Automaten zur Verwendnng und der ganze Vorrath an Chocolade wurde dem Mädchen in die Schürzentaschen gepackt, was sie sich mit lachender Miene gefallen ließ, während ihr noch immer die Thränen über die Wangen rollten. Dankbar reichte sie jeder der vier Frauen die Hand, während die Jungen vor Vergnügen gröhlten und ihre Mützen in die Luft warfen. An diese kleine Scene, welche uns die Kinder unter dem 69° n. B. gerade so zeigte, wie sie unter dem 50ten sind, denke ich eben so gerne zurück, wie an die großen Naturbilder, welche die Nordlandsfahrt vor uns entrollte.

Nun ertönte die Lärmpfeife des Kong Harald und die ganze Schiffsgesellschaft fand sich allmählich auf dem Deck des Schiffes ein. Um sieben Uhr setzte der Kong Harald seine Reise fort.

Der Vågsfjord macht, aus der Nähe von Harstad gesehen, den Eindruck eines großen Binnensees, der etwa 15 *km* breit ist und sich nach Nordosten in einer Länge von mehr als 50 *km* ausdehnt. Mit mächtigen, mehr als 1200 *m* hohen, wildzerrissenen Gebirgen bedeckt, umgeben die Inseln Hindö, Grytö, Roldö, Andorjö, Dyrö, Senjenö und vorspringende Stücke des Festlandes in scheinbar ungebrochenem Zusammenhange das große Innenmeer, aus dem hie und da kleine Felseilande emporragen.

Ringsum, so weit der Blick reicht, erheben sich steile Hänge und jähe Felswände, über welche hohe Bergkuppen aufragen. Unten erblickt man etwas Wald und ab und zu, inmitten kleiner Rasenflecken, eine Ansiedlung; höher hinauf erscheint noch ein mattgrüner Anflug von Zwergbirken, endlich aber starren nur noch kahles Gestein und mit Schnee bedeckte Felsgipfel zum Himmel empor.

Um halb acht Uhr versammelte sich die ganze Schiffsgesellschaft zum gemeinschaftlichen Abendessen im Speisesaale, und als wir gegen neun Uhr wieder auf dem Deck erschienen, befand sich der Kong Harald auf der Höhe der Felseninsel Gryt, die mit ihren zerrissenen Bergmassen, einem Stück Hochgebirge gleich, aus dem Meere emporsteigt. Nördlich von der Grytö ragen die Küsten der großen Insel Senjen auf und durch den etwa 10 *km* breiten Sund, der zwischen beiden Inseln sich öffnet, gewinnt man einen Blick auf Andö und das offene Eismeer.

Ein eigenthümlicher, graublauer Nebelstreifen umzog den Fuß des Senjenhest, des südwestlichen Vorgebirges von Senjenö, ebensolche Nebelstreifen schwebten über dem Ufer der kleinen Insel Sand, die der mächtigen Grytö vorgelagert ist, und als wir das Auge aufwärts wandten, sahen wir über die Berggipfel der Grytö, über den Gipfel des Senjenhest sowie über andere Küstenhöhen von Senjenö dieselben Nebelstreifen ziehen, deren Auftreten uns anfänglich unerklärlich erschien.

Als wir jedoch die mehrere Kilometer weit entfernten Ufer, sammt ihren geheimnisvollen Nebelstreifen, mit bewaffnetem Auge näher untersuchten, ward uns eine überraschende Aufklärung. Alle diese blaugrauen Nebel waren nichts anderes, als Rauch, der von kleinen Feuern ausgieng, die an der Küste und auf den Höhen errichtet waren und deren bleiche Flammen bei der herrschenden Tageshelle nicht leicht wahrgenommen werden konnten. Wir sahen wie die kleinen, schwarzen Schatten menschlicher Wesen in lebhafter Bewegung die Feuer umkreisten und die Arme hoben, als ob sie Holzbrände in den Händen schwängen.

Höhenfeuer! Johannisfeuer! Sonnwendfeuer! so tönte es bei diesem Anblick in der deutschen Ansiedlung des Kong Harald durcheinander. Thatsächlich war heute, am 24. Juni, der Tag St. Johann des Täufers, der Tag der Sommer-Sonnenwendfeier.

So herrscht derselbe Brauch bei allen germanischen Stämmen von den Alpen bis zum Nordkap und überträgt gemeinsame, heidnische Erinnerungen auf die kommenden Geschlechter.

Der Kong Harald hatte inzwischen den breiten Vågsfjord verlassen und war in das engere Fahrwasser (des Solbergfjords) zwischen dem Festlande und der Insel Senjen eingelaufen. Wie auf einem breiten Thalsee glitt das Schiff in östlicher Richtung dahin. Zu beiden Seiten erhoben sich steilansteigende Bergmassen, die nach vorne vollständig geschlossen waren und keinen Ausweg ließen. Wir sahen erwartungsvoll zu unserem Lootsen auf, der in steinerner Ruhe auf der Commandobrücke stand, während der Capitän auf derselben hin und wider schritt. Schon waren wir in der Nähe des östlichen Ufers, da öffnete sich im Norden eine schmale Durchfahrt und der Kong Harald fuhr in einen zweiten, kleineren See (den Finefjord) ein, der abermals

auf allen Seiten von hohen Berggruppen eingerahmt war und einem einsamen Bergsee, etwa dem Hallstädter See, glich. Das Schiff steuerte in westlicher Richtung über denselben und wieder öffnete sich eine enge Durchfahrt im Norden, durch die der Kong Harald in einen dritten, schmalen See (den Gisund) gelangte, der weit hinaus in nördlicher Richtung sich erstreckte und wieder rings von Berghöhen umschlossen war.

Lang fuhren wir nordwärts, die Luft presste sich uns in dem engen Thale mit großer Gewalt entgegen, und der Aufenthalt auf Deck begann an Annehmlichkeit zu verlieren. Dennoch blieb die ganze Reisegesellschaft versammelt, denn im Nordwesten überzog sich der Himmel mit gelblichrother Glut, die immer höher und höher stieg und schließlich beinahe die Hälfte des Gesichtsfeldes umfasste.

Es war nahe an Mitternacht und wenn der Kong Harald rechtzeitig aus dem Sund in den großen, offenen Malangenfjord gelangte, der den Ausblick auf das Meer gewährte, so konnte uns vielleicht der Anblick der Mitternachtssonne zu theil werden.

Endlich lag die enge Durchfahrt bei Gibostad hinter uns und zwischen den Landzungen von Senjenö und Kvalö hindurch senkte sich unser Gesichtskreis bis zum Meere nieder.

Die Abendröthe war erblichen, nur dort wo hinter den Wolken die Sonne stand, erschien ein strahlender Glutkern, von dem leuchtende, wagrecht laufende Streifen über den Horizont sich erstreckten, die, je nach der Dichte der Wolkenschichten, in purpurrothem oder gelblichem Lichte erglänzten.

Wenn die Wolken nur etwas sich öffneten, musste uns die Sonne selbst erscheinen. Aber die Wolken zogen nicht auseinander und die Sonne blieb verhüllt. So mussten wir uns mit der prächtigen Beleuchtung der Wolken begnügen, welche den gleichzeitig stattfindenden Sonnenunter- und Sonnenaufgang begleitete.

Es war gegen ein Uhr, als ich endlich zu meiner Kajüte niederstieg, um mich zur Ruhe zu begeben.

Allmorgentlich um halb acht Uhr ertönte das Schellen einer Glocke, die durch das Schiff getragen wurde, um die Schlafenden zu wecken. Das Frühstück war nicht gemeinsam, sondern

lediglich an die Zeit zwischen acht und zehn Uhr gebunden, so dass es nach Belieben früher oder später eingenommen werden konnte.

Als mich die Glocke am folgenden Morgen aus dem Schlafe weckte, fand ich, dass noch viel Zeit zum Frühstücken sei und daher noch ein Halbstündchen geruht werden könnte.

Da ich die Bewegung der Propellerwelle unter mir nicht mehr verspürte, so musste ich annehmen, dass das Schiff schon im Hafen von Tromsö liege.

Mein amerikanischer Kajütengenosse, der sich hastig angekleidet hatte, war auf das Deck geeilt, kam aber unverweilt wieder herab, um seinen photographischen Apparat an sich zu nehmen.

„Sie werden doch aufstehen müssen," sagte er wohlmeinend zu mir, „wir sind noch nicht in Tromsö; das Schiff hält nahe am Ufer, wo Lappen mit ihren Renthieren sich befinden. Man hat uns deshalb schon um halb fünf Uhr geweckt." Ich nahm meine Uhr zur Hand, es war thatsächlich erst gegen fünf Uhr.

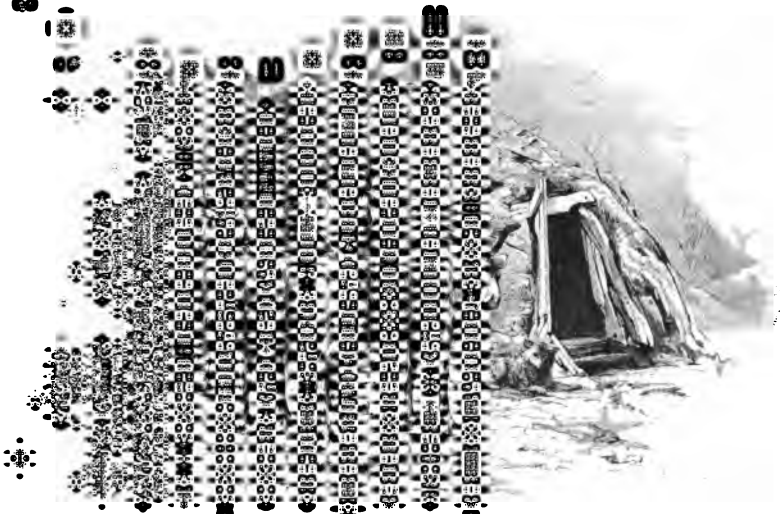
Nach Verlauf einer Stunde fuhr ich mit Frau und Tochter ebenfalls zu dem Lappenlager. Wir kamen allerdings etwas spät, aber noch immer waren wir nicht die Letzten. Freilich, das Vergnügen uns in Gesellschaft mit 4 Lappen, 2 Lappinnen, 2 Renthieren und einem Lappenhund photographieren zu lassen, wurde uns nicht mehr zu Theil. Aber wir kamen gerade rechtzeitig genug, um zu sehen, wie die Renthierheerde auf den Pfiff eines Lappen auseinander stob und die Uferhänge hinan eilte.

Wo wir uns eigentlich befanden ist mir, da ich versäumte an Ort und Stelle Auskunft einzuholen, nicht völlig klar geworden. Der Kong Harald lag in einem schmalen Sund, nahe der rechten Uferseite, auf welcher ein schneebedeckter Bergrücken den Hintergrund bildete. Die Stelle konnte nicht weit von Tromsö sein, da wir uns zum Frühstück setzten, als das Schiff weiter fuhr und nach Beendigung desselben bereits den Hafen dieser Stadt erreicht hatten.

So mag es wohl die Festlandsküste am südlichen Eingang zum Tromsösund gewesen sein, wohin die Lappen aus dem Tromsdal herabgekommen waren.

[illegible] ergleich zu den Lappen, [illegible] ht vortheilhaft aus. Die [illegible] en und die, wie man sagt, [illegible] nichts weniger als reinlich [illegible] tungsvoller Entfernung zu [illegible] sslich aus und entsprachen [illegible]

> [illegible] tzige Leut,
> [illegible] und klein.



[illegible] Tromsdal.

[illegible] hten die beiden Lappinnen, [illegible], nicht unfreundlich aus- [illegible] glichen. Meine Frau gab [illegible] mit großem Behagen ver- [illegible] r abzulösen. Zu unserer [illegible] nicht, sondern spuckten es [illegible] unter Vorweisung ihrer [illegible] hmen, da ich mit solchem [illegible] eb.

Die Renthiere fielen durch ihre lichte, beinahe vollständig weiße Farbe auf. Wie sie weidend, langsam an den Hängen emporzogen, konnten sie leicht für eine Heerde großgestalteter Schafe angesehen werden, um so mehr, als die Geweihe selbst bei den Böcken noch wenig entwickelt, bei den Kühen aber kaum sichtbar waren.

Der Lappenhund war ein rothbrauner Köter mit einem intelligenten Fuchsgesichte, etwas niedriger und gedrungener als unser Schäferhund.

Im Ganzen genommen, war ich von den Lappen sehr wenig entzückt, nicht deshalb, weil sie mich um meinen Morgenschlaf gebracht, sondern weil der Gegensatz zwischen den Zuständen eines Nomadenvolkes und unseren gewohnten Verhältnissen allzuplötzlich und unvermittelt zur Erkenntnis und Wirkung kam.

Wer tagelang in den wilden Fjelden von Finnmarken gewandert ist und sowohl in seinen Bedürfnissen, wie in deren Befriedigung auf die Anspruchslosigkeit der Lappen, die im harten Kampfe mit einer menschenfeindlichen Natur ihr Dasein fristen, herabgezwungen wurde, der wird ihr Thun und Lassen, ihr Wesen und ihre Art zu leben mit verständnisvollerem Sinne zu würdigen wissen, als der aus seinen Morgenträumen aufgeschreckte Gast des großen Hôtels „Kong Harald“.

Aber selbst die Reisenden, welche Lappland durchstreift und in den Erdhütten und Zelten der Lappen freundliche Aufnahme gefunden haben, können es nicht unterlassen ihren Gastfreunden mancherlei Seltsamkeiten nachzureden.

Du Chaillu übernachtete auf der Reise von Bodö nach Quikkjokk, die im Monate August ausgeführt wurde, zweimal im Freien und zweimal in Lappenzelten und gedenkt in angenehmer Erinnerung besonders des Lappenzeltes, in dem er die zweite Nacht seiner Fußwanderung verbrachte. Er fand in demselben einen Mann und drei Weiber. Die Frauen waren in ihrer Sommertracht, welche aus langen bis zu den Knöcheln reichenden Überröcken von blauem Wollenzeug, in der Mitte durch metallverzierte Ledergürtel gehalten, und aus wollenen Unterkleidern und Gamaschen bestand. Du Chaillu erzählt nun wie folgt:

„Eine der Frauen hatte neue Sommerschuhe aus gegerbtem Renthierleder an, die beiden andern jedoch waren barfuß, was mir Gelegenheit gab, die außerordentliche Kleinheit, schöne Form und große Sauberkeit ihrer Füße zu bemerken.

Ebenso waren die Gesichter der Frauen rein gewaschen und ihre Haare, sorgfältig gekämmt, unter eine wirklich zierliche Mütze gestrichen. Zwei von ihnen waren überdies sehr hübsch, mit blonden, etwas röthlich schimmernden Haaren, blauen Augen, kleinen Händen und rosiger Gesichtsfarbe.

Frei von aller Schüchternheit hießen uns die Leute willkommen. Der Kaffeekessel wurde über das Feuer gehängt, der bereits geröstete Kaffee gemahlen, gekocht und mir in einer kleinen, silbernen Tasse von sehr merkwürdiger Form dargereicht. Diese Tasse, welche meine lebhafte Bewunderung erregte, war, wie man mir sagte, ein Familienerbstück und schon hundert Jahre alt; auch die Form des silbernen Löffels, gleichfalls eines Erbstückes, und noch älter als die Tasse, war sehr zierlich. Derselbe, nicht ganz rein, zeigte die Spuren von Renthiermilch und es blieb mir vorbehalten eine neue Art des Spülens kennen zu lernen. Wasser war gerade nicht zur Stelle, die eine der Frauen fuhr deshalb ohne weiters mit ihrer kleinen, rothen Zunge so lange über denselben hin, bis er ganz sauber geworden, dann, als ob sich dies ganz von selbst verstünde, füllte sie ihn mit Milch aus der Schale, rührte den Kaffee damit um, und reichte mir die Tasse. Es wäre Unwahrheit, behaupten zu wollen, dass diese neue Art des Spülens meinen Beifall gehabt; zum Glücke waren die Zähne der erfinderischen Lappin gleich weißen Perlen und ihre Lippen roth wie Kirschen.“

Unsere amerikanischen Schiffsgenossen interessierten sich in hohem Maße für die Lappen, die ein vollständig neuer Anblick für sie zu sein schienen, und kauften ihnen allerlei Kleinigkeiten ab, wie z. B. Löffelchen und Pfeifen aus Renthierknochen u. dgl., so dass, als wir zum Zelte kamen, der ganze Warenvorrath der Nomaden schon ausverkauft war.

Unser ungarischer Freund dagegen schien das Interesse an den Naturmenschen nicht zu theilen, denn nach der Rückkunft zum

[illegible] erschienen mir sehenswert,
[illegible]nommen nicht viel anders,

[illegible] aber nicht wohl miteinander
[illegible] heute noch ausschließlich ein
[illegible] groß, wie Österreich-Ungarn
[illegible]wohner der skandinavischen
[illegible]ands, die immer weiter nach
[illegible]schenfeindlichen Felswüsten
[illegible]k gedrängt wurden. Noch
[illegible]er stellen sie ein Volk von
[illegible] 28.000 Seelen dar, das einen
[illegible]tz von nahe an 400.000
[illegible]thieren hat. Man rühmt
i[illegible]n Ehrlichkeit und sanften
S[illegible] nach; sie sind der Cultur zu-
[illegible]glich und in Schweden und
N[illegible]wegen sollen sie zum größten
T[illegible]ile des Lesens und Schreibens
[illegible]dig sein.

Wir sahen ihrer noch Viele
i[illegible]Tromsö und es schien, als ob
[illegible] ihnen ebenfalls großes Inter-
[illegible] einflößten, denn sie nahmen
[illegible] auf der Landebrücke beim
A[illegible] und Einbooten sehr ange-
[illegible]entlich und gründlich in Augen-
[illegible]gnügen der Frauen, die sich
[illegible]ummbeinigen, hässlichen und

[illegible] Jahren zur Stadt erhoben ist
[illegible]lt, hielten wir uns mehrere
[illegible]nderung des Ortes und zum
[illegible] nordischen Specialitäten sehr
[illegible]eums benützten. Nachmittag
[illegible]ap fort.

Von Tromsö zum Nordkap.

Rückkehr nach Drontheim.

Als wir bei der Rückkehr vom Nordkap wieder nach Tromsö kamen, waren wir einig in dem Urtheile, dass die überstandene Reise mehr Unbehagen und Beschwerde, als Befriedigung und Genuss geboten habe.

Und doch waren wir auf der Hinfahrt in der Nähe von Fuglö gewesen und hatten bei Arnö und Kågö „eine der lohnendsten Strecken der ganzen Nordlandsreise“ zurückgelegt; wir waren zur Mitternachtsstunde am Ufersaum des Nordkaps gestanden und hatten auf der Rückfahrt den Lyngenfjord, „einen der schönsten und großartigsten aller norwegischen Fjorde“ besucht!

Aber das Wetter war uns unhold gewesen; wir sahen nicht die herrliche Felsgestalt der Fuglö, nicht die schroffen Uferwände der Kågö, nicht die Mitternachtssonne am Nordkap und nicht die eisstarrenden Alpengipfel des Lyngenfjord. Das Schöne und Große entzog sich unsern Blicken und nur die Öde und Einförmigkeit trat uns entgegen.

Wir hatten am 25. Juni gegen 3 Uhr nachmittag Tromsö verlassen und waren kurze Zeit nachher in den breiten Grötsund eingelaufen, welcher die Hochfläche des Festlandes von den Fjelden der Kvalö, Ringvadsö und Reinö scheidet.

Dunkle, mit Schnee bedeckte Gneisfelsen, die bis zu 1000 *m* Höhe ansteigen, erheben sich in langgestreckten Massen zu beiden Seiten des Sundes, keine Spur von Pflanzenwuchs zeigend. Wohl mag die wackere Zwergbirke hie und da die Hänge verkleiden, aber sie ist vom Felsen, auf welchem ihre Reiser mit zur Zeit noch geschlossenen Blattknospen dahinkriechen, nicht zu unterscheiden.

Bald dehnte sich das Fahrwasser immer mehr und mehr in die Breite, zugleich aber erfüllte ein leichter Nebel die Luft und hüllte die entfernt liegenden Küsten in so dichte Dunstschleier, dass sie schweren, auf dem Meere liegenden Wolken glichen. Grau erschien Alles um uns herum: der Himmel, das Meer und die Uferfelsen. Nirgends traten bestimmte, scharf umschriebene Gestalten aus den Nebel- und Wassermassen heraus.

Ein großer Theil der Nordlandsfahrer hatte sich in die Kajüten zurückgezogen, um der Ruhe zu pflegen; die auf dem Deck Verbliebenen vertrieben sich die Zeit, indem sie dem Spiele der Tümmler zusahen, die dem Schiffe auf lange Strecken folgten, als wollten sie im Vorwärtseilen mit ihm wetteifern.

So kamen wir an Karlsö und Vandö vorüber und hielten nach sieben Uhr vor Skårö.

Ein unbestimmtes Gerücht durchlief die Schiffsgesellschaft und erregte neugierige Spannung. Wir sollten, so hieß es, an das Land gesetzt werden, um eine große Thransiederei zu besichtigen und dabei Gelegenheit finden, einen zur Verarbeitung eingebrachten Walfisch in Augenschein zu nehmen. Herr Våros, unser ungarischer Reisegenosse, setzte mir mit großer Genugthuung auseinander, wie rücksichtsvoll es von dem Capitän des Kong Harald sei, dass er den Besuch der Thran-Erzeugungsstätte erst nach dem Abendessen vornehmen lasse und also Niemand sich den Appetit dabei verderben könne.

Aber auch der unzweifelhaft sehr mäßige Genuss, den die Besichtigung einer Thransiederei bieten kann, blieb uns versagt. „Es ist leider kein Walfisch hier", wurde nach dem Abendessen verkündet und die Landung unterblieb.

Großer Jammer herrschte darob besonders unter den Amerikanern, denen eine Nordlandsreise ohne Walfisch beinahe ebenso unvollständig erschien, wie eine solche ohne Mitternachtssonne. Aber man hatte einen Trost für sie, denn ein neues Gerücht gieng von Mund zu Munde: „Heute Nacht werden wir sicherlich bei unserer Fahrt im Eismeere Walfische sehen."

So verließen wir gegen neun Uhr die Skårö, überquerten den breiten Fuglösund und näherten uns der Arnö und Kågö, deren Uferwände über 1000 *m* aus dem Meere emporsteigen, aber tief herab in Wolken gehüllt erschienen. Wir fuhren durch den Kågsund, zwischen der Skjärvö und der Lökö hindurch und „über die unbeschützte See in fast nördlicher Richtung dem Eismeere entgegen", dessen kräftige Wellen sich nur allzubald fühlbar machten.

Die Schiffsgesellschaft ließ sich dadurch aber keineswegs beunruhigen. War es doch nicht das Erstemal, dass unser Kiel

Kartogr. Anst. v. G. Freytag & Berndt, Wien.

Maßstab 1:1,250,000.



dem offenen Meere sich zuwandte, das heute Vielen sogar willkommen war, als die Heimat der Walfische, die man sehen wollte.

Eifrig wurde denn auch nach allen Seiten Ausschau gehalten, ob nirgends die springbrunnenartigen Wasserstrahlen sich zeigten, durch welche die Thiere auf große Entfernungen ihre Anwesenheit verrathen. Und es konnte nicht fehlen, dass endlich weit draußen im Nebel die ersehnten Spritzwasser aufstiegen und mit Genugthuung durch Ferngläser und Operngucker betrachtet wurden.

Ich habe sie ebenfalls gesehen, weil mir die Stellen, wo sie empor sich hoben, mit so viel Überzeugungseifer bezeichnet wurden, dass es eine grobe Unhöflichkeit gewesen wäre, nichts bemerken zu wollen. Und da wir doch keine Aussicht hatten, heute noch die Mitternachtssonne zu bewundern, weshalb sollte ich nicht theilnehmen an der Freude, mit der meine Reisegenossen die Spritzwasser der Walfische beobachteten?

Mit den immer stärker und entschiedener auftretenden Schwankungen des Schiffes war überhaupt meine Gemüthsstimmung ausnehmend friedfertig und duldsam geworden, und ich würde noch weit größere Zugeständnisse gemacht und auf Verlangen sogar die Walfische selbst gesehen haben, lediglich aus dem Grunde, die Willensbethätigung, die der Widerspruch erfordert hätte, zu vermeiden.

Nach Mitternacht endlich, als die meisten Fahrgäste das Deck schon verlassen hatten, zog auch ich mich in meine Kajüte zurück und gedachte „einen langen Schlaf zu thun“, der sich erfahrungsgemäß als das beste Heilmittel gegen die Gleichgiltigkeit und Gemüthserschlaffung bewährt, in die ich zu verfallen drohte.

Als ich in die Kajüte trat, gieng es daselbst recht lebhaft zu. Die zwei dreibeinigen Stockerln, mit denen sie ausgerüstet war, hatten ihre Sitze nach unten gekehrt und fuhren lustig, die Beine nach oben gestreckt, in dem kleinen Raume hin und wider. Zum Sitzen waren sie solchergestalt zwar nicht geeignet, doch unterließ ich es, ihre vergnügliche Fahrt zu stören, da ich ihrer zum Entkleiden nicht bedurfte. Als ich der Stiefel mich entledigen wollte, bemerkte ich mit Erstaunen, dass ich mit dem Fuße das ganze Schiff emporzog, ohne ihn aus seiner Bekleidung bringen zu können. Nachdem ich mich jedoch durch eine Anzahl

vergeblicher Versuche den schwankenden Verhältnissen angepasst hatte, wurde auch diese Schwierigkeit glücklich überwunden und bald lag ich, wohl eingehüllt, auf meinem Lager.

Immer wilder fuhren die beiden Sessel umher und in der Befürchtung, dass ich aus dem Bette heraus und auf ihre emporgestreckten Beine geschleudert werden könnte, umfasste ich krampfhaft eine von den Tragsäulen der Kajütendecke, die bei dem Kopfende meines Lagers stand. So war ich denn vollständig geborgen.

Im Schiffe war es inzwischen immer unruhiger geworden. Nebenan im Gepäcksraume stießen und pufften sich Koffer und Kisten und fielen polternd durcheinander. Im Anrichteraum erhob sich ein endloses Getöse, weil sämmtliches Geschirr von den Wänden gefallen war und auf dem Fußboden umher rasselte.

Plötzlich wurde die Kajütenthüre aufgestoßen und wieder zugeschmettert. Mein Schlafgenosse war erschienen. Mit einem energischen Ruck warf er seinen Überrock von sich, gab einem der fahrenden Sessel, der ihm zu nahe gekommen, einen Fußtritt und stürzte mit einem kräftigen, durch die Bewegung des Schiffes veranlassten Schwung auf sein Bett nieder.

„Abscheulich hoher Seegang“, rief er mir zu, und sofort stellte sich ein fürchterlicher Ausbruch der Seekrankheit bei ihm ein. Kurze Zeit darauf unterlag auch ich der Ansteckung und theilte sein Schicksal.

So musste ich also den Tribut an die See, dem ich mich in der Adria, in der Nordsee und im Kattegat entzogen hatte, im Eismeere zahlen.

Länger als drei Stunden floh mich der Schlaf und ich hatte somit außer der Gelegenheit und dem Bedürfnis auch die Muße, meine Aufmerksamkeit den verhängnisvollen Bewegungen des Schiffes zuzuwenden.

Als ziemlich harmloses Schaukeln erschien mir das Stampfen und Rollen desselben, das einfache Auf- und Niederschwingen nach der Länge oder der Quere. Allein diese Bewegungen traten nur ausnahmsweise in ihrer gutartigen Einfachheit auf und bildeten dann eigentlich die Erholungspausen in dem Wellentanze des Schiffes. Die Schwankungen unseres Fahrzeuges waren in der

Seiland
Jernö
Olderfjord
Altenes
Vargsund
Kvalsund
Naeverfjord
Kvalsund
Turenes
Brandvik
Refsbotn
Jernøluft Oaive
823
Lærrisfjord
Ripperfjordbund
Telegraf stue
Tamsö
Olderfjordvand Stue
Porsanger Fjord
Kistrand
Brende
Haarvik
Svaerholt
Laxefjord
Veines
Kvaeven
954
Korsnes
Aarö
Ballas Oaive
694
Jupvik
Tolvik
12
70
13
14
15
71

Kartogr. Anst. v. G. Freytag & Berndt, Wien.

Maßstab 1:1,250,000.

0 5 10 20 30 40 50
Kilom.

Regel in bösartigster Weise aus beiden Bewegungsformen zusammengesetzt; sie entsprachen dem Auf- und Niedergleiten auf vielgestaltigen, windschiefen Flächen und riefen das keineswegs angenehme Gefühl hervor, als ob man, von einem ungeheueren Korkzieher erfasst, langsam auf- und niedergeschraubt würde.

Endlich gegen vier Uhr morgens, als das Schiff im Schutze der Sörö in den Sörösund einfuhr, stellte sich der langersehnte Schlaf ein, aus dem ich erst gegen sieben Uhr erwachte, nachdem wir bereits in den Hafen von Hammerfest eingelaufen waren.

Von Hammerfest weiß die Welt im Allgemeinen kaum mehr, als dass es die nördlichste Stadt der Erde sei und in üblem Geruche stehe. Die Reisenden, die hieher kommen, versäumen denn auch nicht, sich von beiden Thatsachen gründlich zu überzeugen.

Wenn sie die Meridiansäule auf Fuglnäs, am nördlichen Ende des Hafens aufsuchen, so finden sie darauf die Lage dieses Punktes mit 70° 40′ 11,3″ nördl. Breite verzeichnet und lassen sich diese Angabe als Beweis für die erste Thatsache dienen; und wenn sie in eine der zahlreichen Arbeitsstätten treten, in denen der Dorschleberthran gesotten wird, so genießen sie des üblen Geruches so vollauf, dass ihnen jeder Zweifel auch bezüglich der andern Thatsache benommen wird.

Wir waren anspruchsloser und begnügten uns, die Meridiansäule vom Schiffe aus zu sehen, ohne ihre Inschrift aus unmittelbarer Nähe zu lesen; wir gaben uns auch mit dem leichten Thrangeruch zufrieden, der die Luft von Hammerfest erfüllt, ohne seinem Ursprunge bis zu den Kesseln, in welchen die Dorschlebern schmoren, nachzuforschen.

Hammerfest war vor elf Monaten durch Feuer zum größten Theile zerstört worden und noch immer nicht vollständig wieder aufgezimmert. Überall wurde gehackt und gesägt, Block an Block gefügt, um die leeren Häusergerüste mit Wänden zu versehen und Schindel an Schindel gelegt, die Dächer zu decken.

Eines der wenigen vom Feuer verschont gebliebenen Häuser ist das Telegraphenamt, das wir nach unserer Landung unverweilt aufsuchten, um Kunde von uns in die Heimat gelangen zu

lassen. Wir fanden einen wohldurchheizten Raum vor, wo ein junger Beamter, der mit uns sehr freundlich in deutscher Sprache verkehrte, unsere Drahtmeldungen entgegen nahm. Ich dachte bei dieser Gelegenheit der Anfeindungen, denen die deutsche Sprache in Österreich ausgesetzt wird, während sie hier im äußersten Norden Norwegens staatlicher Pflege begegnet.

Mit Behagen genossen wir einige Stunden lang den Aufenthalt auf festem Lande und sahen dem Leben und Treiben im Hafen zu, wo neben dem Kong Harald ein Postdampfer ankerte und mehrere Segelschiffe Güter ein- und ausluden.

Gegen Mittag giengen wir wieder in See. Die Landschaft nördlich von Hammerfest bietet nur noch Bilder trauriger Einförmigkeit und trostloser Öde. Kein Baum, kein Strauch erhebt sich auf diesem Boden, der überhaupt von Pflanzenwuchs kaum noch eine Spur zeigt.

Diese Erstorbenheit der Natur ist aber keineswegs von den ungünstigen Temperaturverhältnissen allein bedingt. Zwar erhebt sich an der Küste der Wärmestand der Luft selbst im Juli und August kaum über 10° C., aber er hält sich während der Hälfte des Jahres, d. i. vom Mai bis October stets über Null Grad und sinkt selbst in dem kältesten Monate, im Februar, im Durchschnitte nicht unter — 5° C. Dabei dauert die Zeit, während welcher die Sonne nicht untergeht, volle 80 Tage, von Mitte Mai bis Anfang August.

Wo fruchtbarer Boden sich findet, dort entwickelt sich, wenn auch kümmerlich, der Pflanzenwuchs; aber die furchtbaren Stürme des Eismeeres, die über die Felsen hinwegfegen, gestatten die Bildung einer Erdkrume nur an sehr geschützten Stellen. Wo es gelingt, den fruchtbaren Boden festzuhalten, dort ist selbst der Anbau von Nutzpflanzen möglich. So sollen in Gjäsvär und Skarsvåg, in nächster Nähe des Nordkaps u. A. Rüben, Erbsen, Zwiebeln und Rhabarber gedeihen und bei letzterer Ansiedlung sogar Kartoffeln reif werden. Tief in den Fjorden an günstig gelegenen Orten soll man auf saftig grüne Grasflecken mit Butterblumen und Vergissmeinnicht treffen und hoch oben in den Fjelden noch Zwergbirken finden, die wie Schlingpflanzen den Felsen bedecken.

Nachdem wir den Sörösund verlassen hatten, dehnten sich zur Rechten die endlosen, schneebedeckten Hochflächen des Festlandes aus, dessen Ränder, gleichlaufend mit dem Horizont, einförmig dahinzogen; zur Linken aber schweifte der Blick auf das unbegrenzte düstere Eismeer hinaus, dessen hoher Wogengang sich auf dem Kong Harald noch immer sehr fühlbar machte.

Wir fuhren dann durch den Rolfsösund und den Havösund, zwischen der Hjelmsö und Måsö hindurch und steuerten endlich wieder in das freie Meer hinaus und in nordöstlicher Richtung der Inselgruppe Gjäsvär entgegen, die der Magerö vorgelagert ist und auf welcher sich die nördlichste, menschliche Ansiedlung der Erde (71° 7′ nördl. Br.) befindet.

Ein einziges Schiff lag in dem kleinen Hafen von Gjäsvär, vor dem wir eine kurze Zeit hielten. Alles blieb ruhig und still, nichts regte sich bei unserer Ankunft, nichts bei unserer Abfahrt, nur die Lärmpfeife des Kong Harald schreckte die Möven auf, die in ganzen Schwärmen vom Uferrande sich erhoben. Die Ansiedlung besteht aus einigen Fischerhütten und dem Hause des Händlers und die ganze Bevölkerung beträgt etwa zwanzig Köpfe.

Du Chaillu erzählt, dass er auf Gjäsvär außerdem fünf Kühe vorfand, die kaum einen Meter hoch waren, sowie einige Schafe und Ziegen und dass er starr vor Verwunderung zusah, wie sämmtliche Wiederkäuer vor einem gefüllten Trog sich versammelten und gierig ein Gemenge von gekochten und ungekochten Fischstücken verzehrten.

Im Norden von Gjäsvär erheben sich, schroff und kühn aus dem Meere emporsteigend, vier spitze Felseninseln, die Stappene. Unser Schiff richtete seinen Lauf gegen eine derselben und ließ seine Heulpfeife in einem kurzen, kräftigen Stoße ertönen. Da wurde die Klippe plötzlich wie von einem mächtigen Schneegestöber umhüllt, das nach kurzer Zeit des Umherwirbelns auf den Felsen sich herabsenkte, der nun weiß zu uns herüber schimmerte, als ob er mit Schnee bedeckt wäre. Wir näherten uns der Felseninsel immer mehr; ein neuerlicher Stoß der Heulpfeife ertönte und Schneegestöber und Schneefall wiederholten sich, aber ganz deutlich sahen wir nun, dass es ungeheure Scharen von Möven waren, die durch den ungewohnten Ton erschreckt,

von ihren Lager- und Brutplätzen sich erhoben, unter wildem Gekreisch umher schwärmten und, endlich beruhigt, sich wieder niederließen.

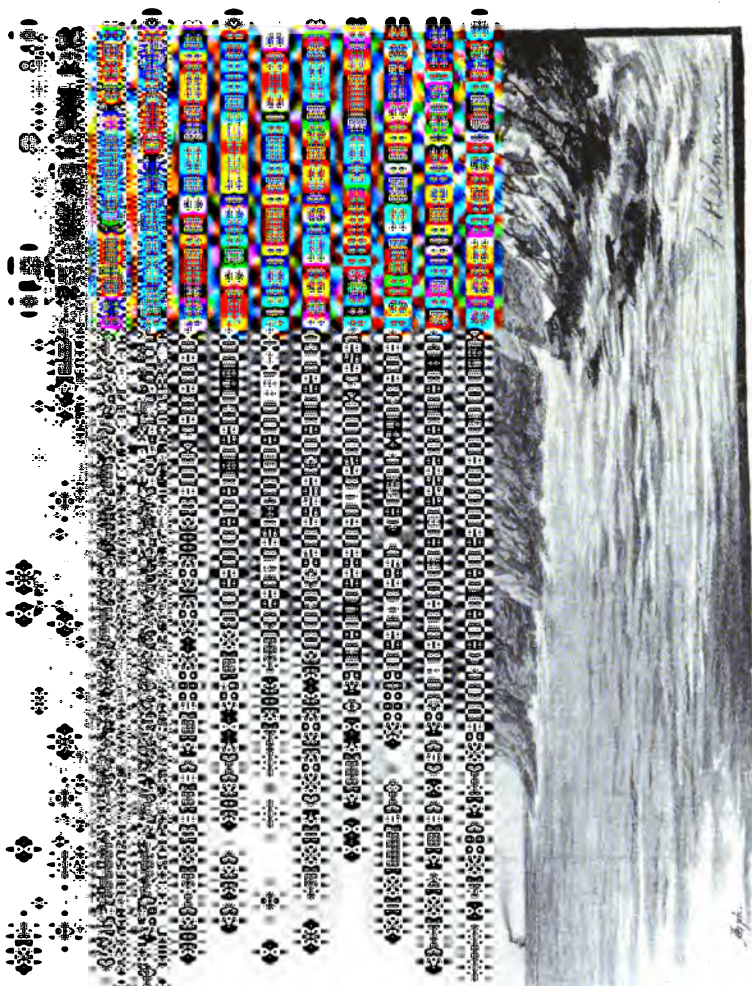
Ein junger Engländer konnte der Versuchung nicht widerstehen und schoss, als die Heulpfeife zum drittenmale ertönte und die Mövenschwärme sich neuerlich erhoben, mehrere male in dieselben hinein, ohne jedoch irgend welchen Schaden anzurichten, weil das Gewehr, dessen er sich bediente, ein Ausrüstungsstück des Kong Harald, wahrscheinlich nicht weit genug trug, um den Vögeln gefährlich zu werden.

Unsere Fahrt gieng weiter über das offene Meer, an den Tuffjord der Magerö vorüber und in nordöstlicher Richtung bis zu den spitzen, weit in die See heraustretenden Felsenriffen der Knivskjär-Odden, nach deren Umschiffung der Kong Harald sich östlich wandte und das dunkle, schroff aufragende Nordkap vor unseren Blicken sich zeigte.

Wir näherten uns dem Endziele unserer Reise. Hinter uns lag Europa, vor uns das Polarmeer. Mit stillem Grauen sah ich über die wogenrollende Wasserfläche hin und nicht die mindeste Lust zu einer Polarfahrt wandelte mich an. Der Himmel, von dichten Wolken bedeckt, hatte sich tief herab gesenkt und unsern Gesichtskreis auf einen kleinen Umfang beschränkt; das Thermometer zeigte 4° C. und leises Frösteln gesellte sich zu dem Unbehagen, das durch die lange Fahrt im offenen Meere veranlasst worden war. Ich fühlte nichts von der Genugthuung, die durch die Erfüllung eines eifrig gehegten Wunsches hervorgerufen wird, wohl aber empfand ich eine wohlthuende Erleichterung in dem Gedanken, nun bald wieder festen Boden unter mir zu haben.

Der Kong Harald fuhr von Westen nach Osten um das Kap herum, so dass die hochragende Felsgestalt, die wie ein gewaltiger Keil in das Meer sich vorschiebt, von allen Seiten sichtbar wurde und ankerte endlich in der kleinen, stillen Bucht Hornviken, welche in die Ostflanke des Vorgebirges eingeschnitten ist.

Es war etwa 9 Uhr Abends und da wir mit der Zeit nicht zu geizen brauchten, bot unser Capitän der Schiffsgesellschaft, bevor sie ans Land gesetzt wurde, die Gelegenheit dar, sich mit dem Dorschfange zu vergnügen.



Das Nordkap.

Im Osten des Kaps zieht eine Fischbank entlang, auf welcher der Dorsch in großen Mengen vorkommt. Die Matrosen brachten Angelschnüre, die mit dem Senkblei und einem kleinen, mit zwei Angelhaken versehenen Blechfisch ausgerüstet waren. Die Angelschnur wurde ins Wasser geworfen und der Blechfisch durch langsames Auf- und Niederziehen in Bewegung gesetzt. Die Dorsche bissen sofort an und bald wurde ein großer Korb, mit prächtigen Fischen angefüllt, der Schiffsküche abgeliefert.

Inzwischen waren die Boote niedergelassen und bemannt worden und die Schiffsgesellschaft fuhr nach dem inneren Ufer der Bucht hinüber. Von hier zieht eine breite Einmuldung, mäßig ansteigend, bis zum Rande des Kaps empor, den Weg andeutend, den man zur Ersteigung der Hochfläche zu wählen hat. Aber dieses Kar zeigte sich von oben bis nahe an den Wasserspiegel herunter mit Schnee erfüllt und da das Kap 295 *m* hoch ist, so war es augenscheinlich, dass die Ersteigung desselben mit einem mehr als einstündigen Schneewaten erkauft werden musste.

Es erschien mir höchst überflüssig bei den obwaltenden Witterungsverhältnissen, welche das Sichtbarwerden der Mitternachtssonne gänzlich ausschlossen, einen nicht unbeschwerlichen Aufstieg zu unternehmen und da auch meine berggewandte Tochter mir beistimmte, so begnügten wir uns die Mitternachtsstunde am Fuße des Nordkap abzuwarten. Sämmtliche deutschen Reisegefährten schlossen sich uns an, unsere englischen und amerikanischen Schiffsgenossen aber begannen guten Muthes den Anstieg.

In leichtem Schuhwerk, mit schweren Oberkleidern angethan, schritten Herren und Damen eifrig hinter den drei norwegischen Führern einher, die von den beiden vereinigten Schiffsunternehmungen für den ganzen Sommer in Dienst gestellt sind und in einer kleinen Holzhütte am Ufersaume der Bucht zeitweilige Unterkunft finden. Selbst der biedere, alte Weltumsegler folgte ihnen, auf den Arm eines jüngeren Landsmannes gestützt, voll argloser Zuversicht, als gelte es einen harmlosen Spaziergang zu machen.

Es schien die Zeit der Hochflut zu sein, denn der schmale Ufersaum war nur von grobem Gerölle, untermischt mit Gesteinstrümmern und Felsstücken überdeckt. Wir hatten uns in der Nähe der Hütte niedergelassen, und die Frauen suchten nach schönen

Rollsteinen, von denen sie in kurzer Zeit eine Sammlung zusammen brachten, in welcher jedes einzelne Stück untadelhaft gestaltet und wie auf der Drehbank hergestellt erschien. Schließlich zeigte meine Tochter uns mit großem Vergnügen ein einzelnes Stänglein blühenden Vergissmeinnichts, das sie am Rande des Schnees gepflückt hatte.

Nun nahte ein Aufwärter vom Schiffe, der uns einige Flaschen Champagner und die nöthige Zahl von Gläsern brachte. Herr Amtsrichter Sachse schenkte den perlenden Schaumwein ein und brachte, die österreichisch-ungarischen Reisegenossen begrüßend, ein begeistertes Hoch auf den Kaiser von Österreich-Ungarn aus, welches ich hocherfreut mit einem Hoch auf den deutschen Kaiser und unsere deutschen Landsleute erwiderte.

Es war ein Augenblick voll ernster Weihe, als am äußersten Ende von Europa die Trinksprüche auf die beiden verbündeten Monarchen ertönten und wir uns brüderlich die Hände schüttelten.

Und wie man auf hohen Bergesspitzen seine Karte in dem Steinmann hinterlegt, so bargen wir ein Gedenkblatt, auf dem Jahr und Tag unseres Besuches am Nordkap vermerkt und durch unsere Namensunterschriften bezeugt war, in eine der geleerten Champagnerflaschen, verkorkten dieselbe und warfen sie dann weit in die Meeresbucht hinaus.

„Möge die Ebbe“, sprach Herr Professer Kolle, „sie in den Bereich des Golfstromes führen, möge sie, von ihm getragen, weiter nach Norden gelangen und, vom Eise umschlossen, in den unbekannten Polarregionen ihre Reise fortsetzen, um endlich nach langen, langen Jahren mit dem Polarstrom wieder südwärts zu schwimmen und an der Ostküste von Amerika zu landen!“

„„Vorausgesetzt““, ergänzte Herr Város den Redner, „„dass sie nicht schon in nächster Nähe an die Küste geworfen, oder von einem Walfisch verschluckt wird!““

Das Wetter begann immer unfreundlicher zu werden und schließlich gieng ein leichter Regen nieder. Unsere amerikanischen und englischen Reisegenossen hatten zum größten Theile bereits den Rückweg angetreten. Sie waren nicht hoch und dennoch gründlich zur Erkenntnis gekommen, dass Mühe und Beschwer des Aufstieges ihre Energie und Ausdauer überwogen. Nur einige

junge Herren setzten ihre Bemühungen fort, aber der Regen zwang auch sie bald zur Umkehr. Die Hochfläche war von Niemandem erreicht worden.

Nach Mitternacht hatte sich die ganze Reisegesellschaft wieder auf dem Kong Harald versammelt und begab sich, nachdem das Schiff die Anker gelichtet, zur Ruhe.

Die Rückfahrt führte um die Magerö auf der Ostseite herum, durch den Magerösund, den Måsösund, in den Havösund und auf dem von der Hinfahrt bekannten Wege durch den Rolfsösund und den Sörösund nach Hammerfest zurück, wo wir morgens gegen 7 Uhr anlangten.

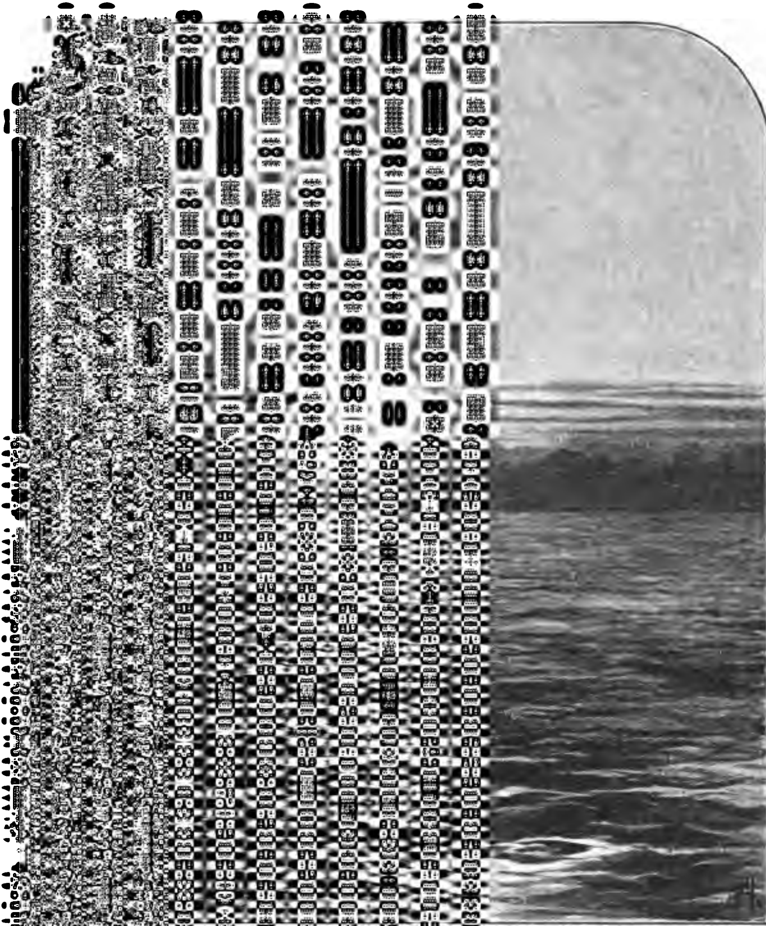
Wir giengen nicht an Land und nach einstündigem Aufenthalte setzte der Kong Harald die Rückreise fort. Sie führte weiter durch den Sörösund, zwischen Loppen und dem Festlande hindurch, dann über das offene Meer und endlich zwischen Lökö und Skjärvö hindurch zum Kågsund.

Das Wetter hatte sich noch immer nicht gebessert; fort und fort gieng ein feiner, dichter Regen, wie fallender Nebel, nieder und der Wärmestand der Luft erhob sich kaum auf 5° C.

So fuhren wir durch den Kågsund und gelangten an der Vorterö vorüber in den Lyngenfjord. Unsere Stimmung war eine sehr gedrückte. Drei volle Tage waren verflossen seit wir uns nördlich von Polarkreise befanden und noch hatten wir die Mitternachtssonne nicht gesehen. Auch heute war es nicht wahrscheinlich, dass uns ihr Anblick vergönnt wurde und nun sollten wir nicht einmal Gelegenheit haben, die herrlichen Alpen, welche den Lyngenfjord umsäumen, zu bewundern. Wohl sahen wir dunkle Uferfelsen sich im Nebel verlieren und Gletscherzungen zum Meere herabziehen, aber die Berglandschaft selbst mit ihren mächtigen Eisströmen und firnumpanzerten Gipfeln blieb uns verborgen.

Der Kong Harald gieng trotzdem gewissenhaft bis Lyngen in den Fjord hinein, kehrte dann zurück und umschiffte das Vorgebirge Lyngstuen. Hierauf gelangte er in den Grötsund und ankerte endlich gegen 4 Uhr morgens, vor Tromsö im Tromsösund.

Das Wetter hatte sich von Mitternacht ab ziemlich rasch geändert. Schon als wir gegen 11 Uhr an Lyngstuen vorüber



[illegible] dem „Kong Harald“
[illegible] 1.

[illegible] schein durchbrach plötzlich
[illegible] d der obere Sonnenrand
[illegible] r und die dunklen, goldig
[illegible] nem wirkungsvollen Bilde,
[illegible] rfreuten, um welche Zeit
[illegible] spalt getreten war. Allein

unsere amerikanischen Reisegenossen waren dennoch nicht befriedigt; wohl sahen sie nun die Sonne, aber die Mitternacht war lange vorüber und um die Sonne um ein Uhr nachts zu sehen, hatten sie die Reise in das Land der Mitternachtssonne nicht unternommen.

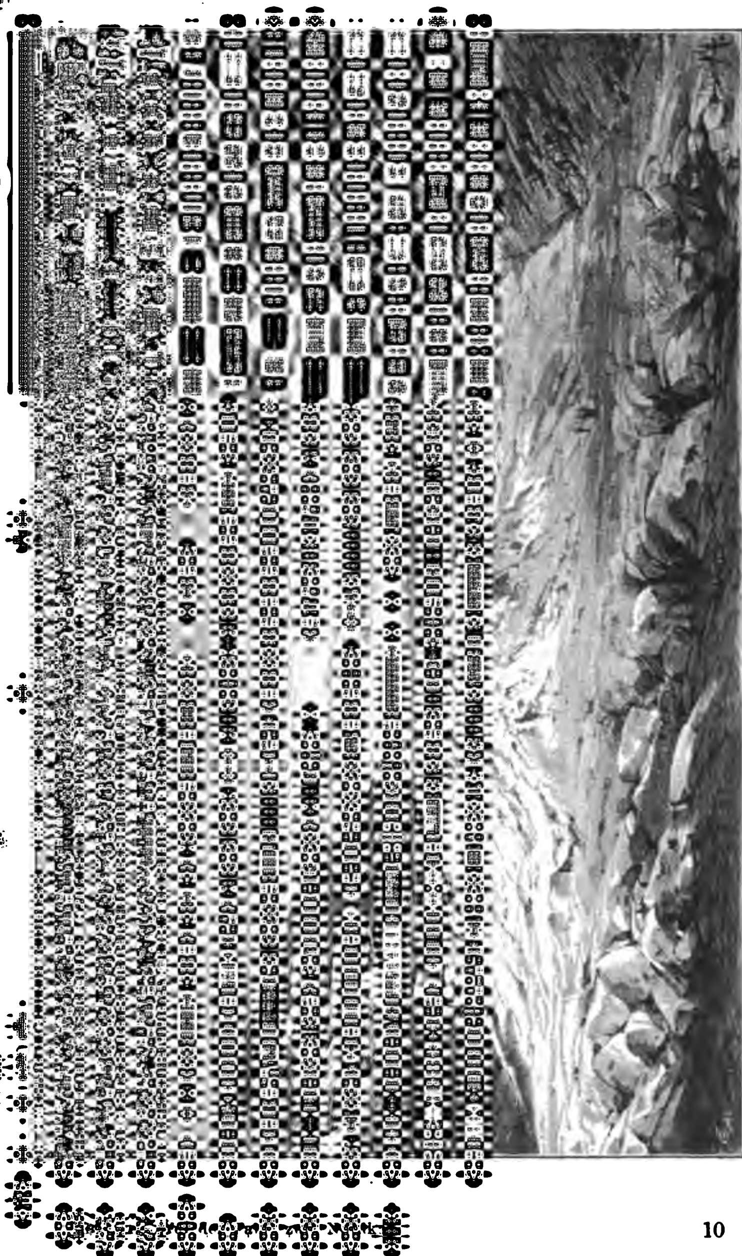
Und doch haben wir auch die Mitternachtssonne noch geschaut! Wir sahen sie in der folgenden Nacht, der letzten, die wir nördlich vom Polarkreise zubrachten.

Es war prachtvolles Wetter, als wir Sonntag, den 28. Juni gegen acht Uhr morgens Tromsö verließen. Aus dem engen Fahrwasser zwischen dem Festlande einerseits und der Kvalö und Senjenö andererseits, das nur beim Malangenfjord einen Blick ins offene Meer gestattet, gelangten wir im Laufe des Vormittags in den großen Vågsfjord, worauf der Kong Harald sich dem Festlande zuwandte, durch den Mjössund in den Astafjord, zwischen Andorjö, Roldö und dem Festlande einlief, den Tjeldesund passierte und gegen Abend den Vestfjord erreichte. Das Schiff hielt sich auch bei seiner weiteren Fahrt immer nahe der Festlandsküste, so dass die Lofoten und Vesterålen uns bald in weite Ferne gerückt erschienen.

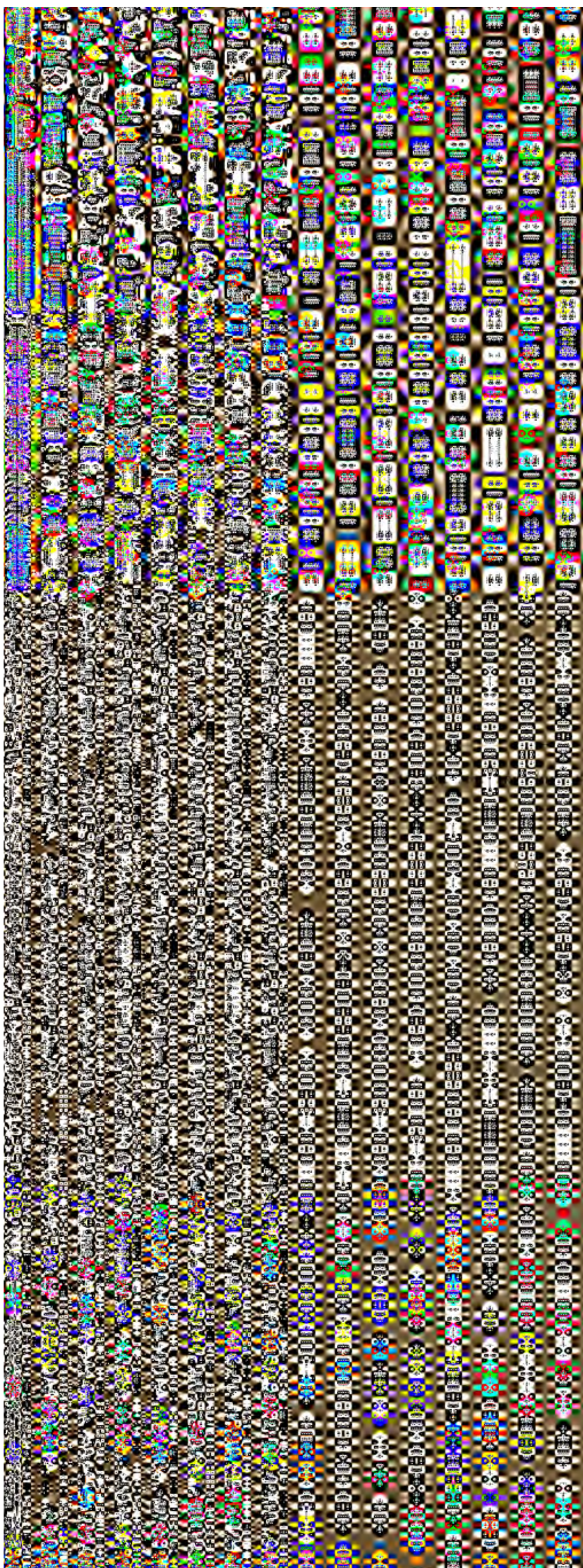
Wieder beschäftigte sich die ganze Schiffsgesellschaft lebhaft mit der Aufsuchung der Spritzwasser von Walfischen und wieder wurden solche weit draußen im Vestfjord entdeckt und bewundert. Je näher aber die Mitternacht kam, desto eifriger richteten sich die Blicke der Sonne zu mit der stummen Frage, ob sie wohl bei der heutigen Tageswende sich uns unverhüllt zeigen werde?

Und zur Mitternachtsstunde als der Kong Harald noch weit im Norden von Bodö war, stand sie frei und klar hinter der Lofotenwand.

Die ganze Reisegesellschaft war in freudiger Aufregung. Das Schiff stand still und ließ seine Kanonen donnern. Ein halbes Dutzend photographischer Apparate richtete sich auf die Mitternachtssonne, mit Brenngläsern brannte man sich Löcher in Handschuhe und Notizbücher und die Genugthuung, endlich die langersehnte Erscheinung doch noch beobachten zu können, wurde überall in lebhaftester Weise kundgegeben.



Der Svartis-Gletscher vom Holandsfjord gesehen.



…TIEPEL IN REICHENBERG.